



**Atrás do Trio Elétrico:**

*Percursos histórico-urbanos*

*através de carnavais em Salvador*

*FAU-USP . São Paulo . 2023*

*Adele Sá Martins Belitardo de Carvalho*





UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

Adele Sá Martins Belitardo de Carvalho

**ATRÁS DO TRIO ELÉTRICO:**

Percursos histórico-urbanos através de carnavais em Salvador

São Paulo

2023





UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

### **ATRÁS DO TRIO ELÉTRICO:**

Percursos histórico-urbanos através de carnavais em Salvador

#### **Adele Sá Martins Belitardo de Carvalho**

Exemplar revisado em relação à versão original, sob responsabilidade do autor e anuência do orientador. A versão original, em formato digital, ficará arquivada na Biblioteca da Faculdade.

Dissertação apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, para a obtenção do título de Mestre em Ciências.

Área de concentração: História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo

Orientador: Prof. Dr. José Tavares Correia de Lira

São Paulo

2023

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo na Publicação  
Serviço Técnico de Biblioteca  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

Carvalho, Adele Sá Martins Belitardo de  
Atrás do Trio Elétrico: Percursos histórico-urbanos  
através de carnavais em Salvador / Adele Sá Martins  
Belitardo de Carvalho; orientador José Tavares Correia de  
Lira. - São Paulo, 2023.  
290p.

Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e  
Urbanismo da Universidade de São Paulo. Área de  
concentração: História e Fundamentos da Arquitetura e do  
Urbanismo.

1. Cidade. 2. Urbanismo. 3. Carnaval. 4. História da  
Cidade. I. Lira, José Tavares Correia de, orient. II. Título.

CARVALHO, A. S. M. B. *Atrás do Trio Elétrico: Percursos histórico-urbanos através de carnavais em Salvador*. 2023. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2023.

Aprovada em 18/07/23.

### **Banca Examinadora**

Prof. Dr. José Tavares Correia de Lira (Presidente)

Instituição: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – FAU USP

Julgamento: Aprovado

Prof. Dra. Paola Berenstein Jacques

Instituição: Faculdade de Arquitetura – UFBA

Julgamento: Aprovado

Dr. Luiz Ricardo Araújo Florence

Julgamento: Aprovado





Ao meu pai, José Ezequiel, por acreditar  
nos meus sonhos e, em sua alegria, fazer  
de minha vida uma grande festa

# **AGRADECIMENTOS**

Acredito que um tema de pesquisa, além de mobilizar nossos interesses teóricos, também precisa mobilizar nossas paixões, de modo que dê alguma leveza à dura trajetória investigativa e que, ao final do percurso, faça valer a pena. Essa dissertação também é uma carta de amor e admiração à minha cidade e ao meu estado, que me movem e me emocionam de uma forma que eu não consigo expressar em palavras. À Salvador e à Bahia, agradeço.

Aos meus pais, pelo amor e suporte, e pelo incentivo a dar o meu melhor no que me faz feliz. À minha família, pelo apoio, presença e confiança. Aos meus amigos e amigas, pela vibração, escuta e momentos de descontração, essenciais para a conclusão do trabalho. Ao meu melhor amigo e companheiro de vida, Vitor Piñeiro, por todo o amor e cuidado, pelo encorajamento e pela confiança em mim - nesse processo e nesses carnavais.

Se, para Osmar Macedo, um dos inventores do trio elétrico, “o frevo é a razão de ser do trio elétrico”, meu trabalho não poderia ter tido outro orientador. Ao professor José Lira, meu companheiro de percurso nessa grande aventura urbana e festiva, meu profundo agradecimento por todos os ensinamentos, contribuição e empenho ao desbravar comigo esses muitos carnavais, em Salvador.

À professora Paola Berenstein Jacques, pela referência teórica ao trabalho e pelos comentários certos na banca de qualificação, que muito ajudaram a iluminar os percursos possíveis deste trabalho. Ao Laboratório Urbano, por toda a formação e aprendizado, sobretudo no âmbito da pesquisa “Cronologia do Pensamento Urbanístico”, que faz parte fundamental da constituição desta pesquisa. Agradeço com muito carinho a todos os membros e amigos do grupo, em especial a Igor Queiroz, pelo apoio, escuta, torcida e pela linda parte gráfica desta dissertação.

À professora Ana Castro, pela interlocução e aprendizado durante o mestrado, pela leitura atenta do trabalho e comentários generosos durante a fase de qualificação.

Aos professores que assistiram os primeiros passos errantes desta pesquisa, colaborando com seu amadurecimento para que ela chegasse até aqui: Junia Mortimer, Thais Rosa e Washington Drummond; pela colaboração, aprendizado e escuta dos primeiros carnavais.

Ao grupo “Gorila”, em suas discussões e diálogos que foram um verdadeiro

alento em meio à pandemia, em especial aos amigos Felipe Gonçalves, Juan Casemiro e Tiê Higashi.

À Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, sobretudo seus professores e colegas, pelas trocas e por todo o conhecimento.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES), pelo apoio financeiro.

Ao calendário intenso das festas populares da Bahia, tão característico dos meses de verão em Salvador, que, no início de 2023, me sopraram o fôlego necessário, aguçaram os ânimos e abençoaram a finalização dessa dissertação. Agradeço aqui ao encantamento da Lavagem do Bonfim, da Festa de Yemanjá e, certamente, do Carnaval de Salvador, o mais incrível do mundo e tema desta pesquisa.

Caetano Veloso - Atrás do Trio Elétrico (1969)

Atrás do trio elétrico  
Só não vai quem já morreu  
Quem já botou pra rachar  
Aprendeu, que é do outro lado  
Do lado de lá do lado  
Que é lá do lado de lá

Atrás do trio elétrico  
Só não vai quem já morreu  
Quem já botou pra rachar  
Aprendeu, que é do outro lado  
Do lado de lá do lado  
Que é lá do lado de lá

O sol é seu  
O som é meu  
Quero morrer  
Quero morrer já  
O som é seu  
O sol é meu  
Quero viver  
Quero viver lá

Nem quero saber se o diabo  
Nasceu, foi na Bahi  
Foi na Bahia  
O trio elétrico  
O sol rompeu  
No meio-di  
No meio-dia



## RESUMO

CARVALHO, A. S. M. B. *Atrás do Trio Elétrico: Percursos histórico-urbanos através de carnavais em Salvador*. 2023. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2023.

A presente dissertação propõe pensar a relação entre festa e cidade, mais especificamente entre carnaval e Salvador, Bahia, através de três pontos de inflexão temporais, localizados nas décadas de 1920, 1950 e 1970; períodos que adensam inúmeras discussões e transformações importantes que atravessaram essas duas dimensões da vida na cidade, tanto aquela do urbano quanto do carnaval. O fio condutor da pesquisa é o trio elétrico, criado na capital baiana em 1951, entendendo existir nessa figura um adensamento de discussões consideradas fundamentais, abordando aqui suas implicações técnicas, estéticas e urbanas, especialmente para pensarmos as transformações reverberadas pelo objeto automóvel no espaço físico e usos socioculturais da cidade. Os três pontos de inflexão elencados para a pesquisa, para além de episódios isolados, funcionam como disparadores de questões, inseridos num panorama mais amplo e elástico de acontecimentos. São eles: 1) em 1920, o desfile pelo CORSO de automóveis, empreendido pelo industrial Henrique Lanat e sua família; 2) em 1951, a criação do trio elétrico FOBICA, pela “Dupla Elétrica” Dodô e Osmar; 3) em 1972, o desfile da CAETANAVE, homenageando a volta do exílio de Caetano Veloso, no contexto da ditadura militar. Desconfiamos que, no desafio de pensar por nebulosas (PEREIRA, 2018), ao friccionar essas diferentes camadas numa malha de acontecimentos mais ampla, pode-se fazer emergir tanto fissuras no predomínio de um urbanismo ordenador das cidades modernas, como fragilidades de uma festa que se pretende como inversora temporária da normalidade e cotidianidade da vida urbana.

**Palavras-chave:** cidade, carnaval, urbanismo, história da cidade, rodoviarismo.





## ABSTRACT

CARVALHO, A. S. M. B. *Atrás do Trio Elétrico: Percursos histórico-urbanos através de carnavais em Salvador*. 2023. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2023.

This dissertation proposes to think about the relationship between festival and city, more specifically between carnival and Salvador, Bahia, through three inflection points, located in the 1920s, 1950s and 1970s; periods that intensify countless discussions and important transformations that crossed these two dimensions of life in the city, both urban and festive. The guiding thread of the research is the “Trio Elétrico”, created in the capital of Bahia in 1951, understanding that there is a density of discussions in this figure, approaching here its technical, aesthetic and urban implications, especially to think about the transformations reverberated by the automobile in the physical space and sociocultural uses of the city. The three inflection points listed for the research, in addition to isolated episodes, act as triggers for questions, inserted in a broader and more elastic panorama of events. They are: 1) in 1920, the car parade through CORSO, undertaken by the industrialist Henrique Lanat and his family; 2) in 1951, the creation of the trio elétrico FOBICA, by Dodô and Osmar; 3) in 1972, the CAETANAVE parade, honoring the return from exile of Caetano Veloso, in the context of the military dictatorship. We suspect that, in the challenge of thinking through nebulae (PEREIRA, 2018), by rubbing these different layers into a broader mesh of events, it is possible to make fissures emerge in the predominance of an orderly urbanism of modern cities, as well as the weaknesses of a party that it is intended as a temporary inversion of the normality and everyday life of urban life.

**Keywords:** city, carnival, urbanism, history of the city, highway.



## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

<i>Figura 1:</i>	Trio Elétrico fobica, [s/d]	259
<i>Figura 2:</i>	Carnaval, 1979	260
<i>Figura 3:</i>	Carnaval, 1964	260
<i>Figura 4:</i>	Carnaval, 1964	261
<i>Figura 5:</i>	Família Lanat no 2º automóvel <i>De Dion Bouton</i> , Salvador	262
<i>Figura 6:</i>	CAETANAVE, 1972	263
<i>Figura 7:</i>	Trio elétrico Jacaré, 1959	264
<i>Figura 8:</i>	Desfile do Clube Inocentes do Progresso, [s/d]	266
<i>Figura 9:</i>	Carnaval, 1988	267
<i>Figura 10:</i>	Curso de automóveis, [s/d]	268
<i>Figura 11:</i>	Afoxé Filhos de Gandhi, 1964	270
<i>Figura 12:</i>	Carnaval, 1964	271
<i>Figura 13:</i>	Carnaval, 1964	272
<i>Figura 14:</i>	Cordão Vai Levando, 1956	273
<i>Figura 15:</i>	Rua Chile, 1984	274
<i>Figura 16:</i>	A Avenida Antônio Carlos Magalhães, 1969	275
<i>Figura 17:</i>	Praça Castro Alves, década 1950	276
<i>Figura 18:</i>	Afoxé Filhos de Gandhi, 1959	277
<i>Figura 19:</i>	Avenida Sete de Setembro, 1918	278
<i>Figura 20:</i>	Ladeira de São Bento, 1884	279
<i>Figura 21:</i>	Área onde surgirá o Shopping Center Iguatemi/Bahia	280
<i>Figura 22:</i>	Praça Castro Alves, década 1950	281
<i>Figura 23:</i>	Demolição da Igreja de São Pedro Velho	282
<i>Figura 24:</i>	Construção de palanque para o carnaval, 1977	283
<i>Figura 25:</i>	Desfile do curso pela Avenida Sete de Setembro, [s/d]	284

# SUMÁRIO

<b>ABRE-ALAS</b>	23
<b>NEBULOSAS</b>	46
<b>CAETANAVE</b>	49
Centro, centralidades e boom turístico	59
Infraestrutura rodoviária e o carnaval como mercadoria de massa	79
Tropicalismo, participação e os trios elétricos	97
<b>CORSO</b>	113
O entrudo à prova do reformismo urbano	122
Autopia urbana e o carnaval motorizado	140
Segregações de cidade e carnaval	154
<b>FOBICA</b>	165
Pirâmide, leque, trevo e carnaval	174
Uma máquina de ativação das massas foliãs	209
A performance trielétrica nas ruas	224
<b>BENÇÃO</b>	239
<b>REFERÊNCIAS</b>	250
<b># caderno de imagens</b>	





## ABRE-ALAS





A presente dissertação, intitulada *“Atrás do Trio Elétrico: percursos histórico-urbanos através de carnavais em Salvador”* propõe pensar a relação entre festa e cidade, mais especificamente entre carnaval e Salvador, Bahia, através de três pontos de inflexão histórico-temporais, localizados nas décadas de 1920, 1950 e 1970; períodos que adensam inúmeras discussões e transformações importantes que atravessaram essas duas dimensões da vida na cidade, tanto aquela do urbano quanto do carnaval. São eles: em 1920, o desfile pelo curso de automóveis empreendido pelo industrial Henrique Lanat e sua família; em 1951<sup>1</sup>, a criação do trio elétrico “fobica” pela “Dupla Elétrica” Adolfo Nascimento, “Dodô”, e Osmar Macedo; e em 1972, a passagem da Caetanave, trio elétrico criado por Orlando Campos “Tapajós” em homenagem à volta do exílio de Caetano Veloso. O fio condutor da pesquisa é o trio elétrico, entendendo existir nessa figura um adensamento de discussões fundamentais, em suas implicações técnicas, estéticas e urbanas, especialmente para pensarmos as transformações reverberadas pelo objeto automóvel no espaço físico e usos socioculturais da cidade.

Apesar do considerável número de publicações sobre a história urbana de Salvador, sobretudo no campo do planejamento urbano, quanto de publicações sobre o tema do carnaval, majoritariamente de cunho sociológico ou econômico, verifica-se uma lacuna no que concerne às relações entre uma coisa e outra em meio à complexidade da cultura urbana (GORELIK, PEIXOTO, 2019). Argumenta-se que o carnaval, ao mesmo tempo em que desordena determinadas práticas de cidade e questiona determinadas ordenações urbanísticas, também se apropria de espaços e elementos modernos caros a esses períodos históricos. Desconfiamos que, no desafio de pensar por nebulosas (PEREIRA, 2018), ao friccionar essas diferentes camadas numa malha de acontecimentos mais ampla, pode-se fazer emergir tanto fissuras no predomínio de um urbanismo ordenador das cidades modernas, como fragilidades de uma festa que se pretende como inversora temporária da normalidade e cotidianidade da vida urbana.

Ao abordarmos a cidade enquanto um lugar de experimentação, um produto cultural em constante transformação, entendemos que a cultura urbana “permite uma compreensão mais complexa e integral tanto da cidade como da

---

<sup>1</sup> Apesar de muitos autores como Góes (1982) e Miguez (1996) datarem a criação no ano de 1950, informações encontradas em jornais do período confirmam o ano de 1951. Sobre os possíveis motivos para essa alteração, desconfia-se de uma escolha publicitária e mercadológica pelo número “inteiro” de 1950, sobretudo à época da comemoração dos 25 anos do trio, festejados em 1975.

própria cultura” (GORELIK, PEIXOTO, 2019, p.17). Assim, pretende-se tensionar as narrativas históricas dominantes em torno do tema, ao privilegiar uma abordagem que evidencia as complexas tramas de relações que constituem as práticas de festa e cidade, a partir dos três pontos de inflexão mobilizados. É possível pensar e tecer outras possibilidades de leitura e narrativa sobre esse urbano, numa dimensão marcadamente cultural, que também considere outros campos e saberes (JACQUES, PEREIRA, 2018) que complexificam e ampliam o campo da historiografia urbana, assumindo, de antemão, sua incompletude e inabilidade de contemplar toda a complexidade tanto do carnaval quanto da cidade de Salvador, nos períodos considerados.

Festas populares, como o carnaval, costumam estar intimamente relacionadas ao uso das ruas, praças e logradouros urbanos de maneira distinta do habitual, a cidade podendo ser apropriada e experimentada coletivamente pela população, em circunstâncias diferenciadas de suas práticas cotidianas. Durante os festejos, além de outros usos e arranjos espaciais, elabora-se também um tipo específico, alternativo e provisório de comunicação, compreendendo aquilo que Mikhail Bakhtin caracterizou como um vocabulário da praça pública, elaborando formas próprias de experiência do tempo, de circulação, e gestos no espaço urbano. Para muitos, esse momento é tido como libertário - um ritual - uma inversão e oposição a uma ordem urbana e social estabelecida, e a um cotidiano repressor e hierárquico (BAKHTIN, 2010; DAMATTA, 1997). No entanto, é possível observar que, ainda assim, esse período festivo não deixa de reproduzir, em diversos aspectos, problemáticas estruturais persistentes na sociedade em geral. O sociólogo Roberto DaMatta irá colocar que:

No carnaval, embora exista um local especial para os desfiles das escolas de samba<sup>2</sup>, a “rua”, tomada em seu sentido mais genérico e categórico, e em oposição à “casa” (que representa o mundo privado e pessoal), é o local próprio do ritual. Assim, o universo espacial próprio do carnaval são as praças, as avenidas e, sobretudo, o “centro da cidade” que, no período do ritual, deixa de ser o local desumano das decisões impessoais para se tornar o ponto de encontro da população (DAMATTA, 1997, p.56).

Ao apropriar-se da rua, em seu sentido e entendimento mais amplo, e também em suas muitas possibilidades, o carnaval a transforma, “num movimento

---

<sup>2</sup> O autor, enquanto carioca, irá pontuar especificamente esse tipo de comemoração carnavalesca, no entanto abordamos a colocação em sentido mais amplo, entendendo que a relação com o carnaval de Salvador também é possível.

próprio [...] onde o mundo urbano fica demarcado para o carnaval” (DAMATTA, 1997, p.115), que lhe concede outros usos que, muitas vezes, transgridem suas atividades habituais. Nesse sentido, essas transgressões carnavalescas entram em conflito com modos outros de produção da cidade, sendo tensionadoras do urbanismo em muitas de suas práticas e discursos hegemônicos, e também em seu caráter disciplinador do espaço, uma vez que o “carnaval de rua é possibilidade [...] do não endereço, do rumo perdido, da rua esquecida, da esquina incerta” (SIMAS, 2020, p.106).

A rua, para além de sua materialidade e questões projetuais e urbanísticas, como espacialidade viabilizadora de fluxos, circulação e de mobilidade, pode ser abordada enquanto espaço de socialização, de encontro, de afetos, de fazeres, de imprevistos, abrigando as mais heterogêneas atividades e apropriações. Em seu caráter dinâmico, momentâneo e sempre em movimento - afinal é a morada de *Exu*<sup>3</sup>, que guarda seus caminhos e encruzilhadas - a rua configura-se como elemento comum na cidade, compartilhada de diferentes maneiras entre seus habitantes, em suas mais distintas práticas e ocupações possíveis. E são nos percursos e nas práticas urbanas (CERTEAU, 2014), no ir e vir ordinário de seus caminhos, no seu *rebuliço* cotidiano, que esse emaranhado de ruas, em sua materialidade e seus usos, constituem e produzem a cidade.

Essa pluralidade de atividades, empreendidas pelos mais variados praticantes, de idades, gêneros, raças e classes sociais distintas, ao mesmo tempo em que constituem e produzem a rua, enquanto espaço compartilhado e passível de inúmeras possibilidades, invenções e apropriações, também a torna, muitas vezes, um território em constante conflito e disputa, sobretudo quando são ameaçados os desejos e interesses dos que julgam dominá-la e deter o poder sobre ela e suas formas e condições de uso. Deste modo, historicamente é alvo de inúmeras iniciativas de domesticação, ordenamento e regulação, tanto no que concerne à sua dimensão física quanto de apropriação social (JACQUES, 2011), e nesse sentido, o carnaval emerge como grande tensionador e questionador dessas tentativas, ao propor outro uso e reelaboração desse espaço.

Disciplinar a rua, ordenar o bloco, domesticar os corpos, sequestrar a alegria (prova dos nove!) e enquadrar a festa, por sua vez, foi estratégia dos senhores do poder na maior parte do tempo. Do embate entre a tensão criadora e as intenções castradoras, a cidade é um terreiro em disputa que pulsa na flagrante oposição entre um

---

<sup>3</sup> Divindade de origem iorubá. Orixá do movimento, da comunicação e dono dos caminhos (SIMAS et al, 2020, p.189)

conceito civilizatório elaborado exclusivamente a partir do cânone ocidental, e um caldo vigoroso de cultura das ruas forjado na experiência inventiva de superação da escassez e do desencanto [...] O carnaval se inscreve na história da cidade como um aguçador de tensões (SIMAS, 2020, p.122-124).

O período compreendido entre o final do século XIX e meados do século XX foi marcado por profundas mudanças e inflexões no urbanismo, acompanhado de uma série de transformações e processos de modernização em diversas cidades<sup>4</sup> (JACQUES, 2011; PINHEIRO, 2011). Nota-se, nesse momento, um adensamento de discussões e disputas em torno do urbano, o surgimento de diversos congressos e encontros de arquitetos<sup>5</sup>, publicações e periódicos especializados, e a elaboração de uma série de proposições e planos que tentavam pensar - e ordenar - variados âmbitos e instâncias da vida nas cidades. Segundo Paola Berenstein Jacques (2011), o urbanismo, desde sua formação enquanto disciplina moderna<sup>6</sup>, já nasceu atrelado ao combate à suposta desordem existente nas ruas, propondo, através da imposição de uma série de planos e decretos sistemáticos, cidades ortogonais, lógicas e racionalmente planejadas. Esse discurso, em suas reverberações, entrou em conflito com um desenvolvimento mais empírico das cidades, que contempla seu “percurso, descoberta, surpresa, experiência, multiplicidade e, sobretudo, liberdade” (JACQUES, 2011, p.99); buscando inibir modos outros de sua produção, distintas possibilidades de transformação e potencialidades existentes em seus espaços.

Se, para uma determinada vertente do pensamento urbanístico moderno funcionalista, de bastante notoriedade e circulação nas primeiras décadas do século XX, a cidade deve estar em ordem, com alta produtividade e cumprindo adequadamente suas funções (LE CORBUSIER, 2009), o urbanismo foi considerado um dos instrumentos fundamentais de manutenção e garantia

---

<sup>4</sup> Dentro desse período, alguns autores vão identificar, mais especificamente, três momentos distintos: a modernização das cidades, a partir de finais do século XIX; um período de vanguardas e do movimento moderno, por volta da década de 1930; e um período desenvolvimentista em meados do século XX, sobretudo entre as décadas de 1950 e 1970 (JACQUES, 2011; GORELIK, 1997).

<sup>5</sup> Podem ser citados: a 1ª Conferência Internacional sobre City Planning (1910), na Inglaterra; 1º Congresso Pan Americano de Arquitetos (1920), no Uruguai; o 1º Congresso Internacional de Arquitetura Moderna [CIAM] (1928), na Suíça; a 1ª Semana de Urbanismo (1935), no Brasil, mais especificamente em Salvador; dentre outros.

<sup>6</sup> Paola Jacques (2011) aponta a utilização do termo *urbanización* [urbanização] pelo arquiteto Ildefonso Cerdá, responsável pelo plano urbano de Barcelona (Espanha), em meados do século XIX, como insinuação da criação de uma nova disciplina científica que surgia naquele momento: o urbanismo.

para tal, pretendendo conter impulsos e acasos, tentando pacificar e manter em disciplina seus mais variados aspectos. Desta forma, a experiência festiva conjunta, na ambiência urbana, emerge como elemento de desequilíbrio possível, o que, muitas vezes, ocasionou em esforços de domesticação das festas populares e na higienização, ou até eliminação, de seus locais de ocorrência<sup>7</sup> (SUDRÉ, 2010). No entanto, diversos foram - e são - os entendimentos e as práticas, empreendidas nas cidades, sobretudo no espaço da rua, que tensionaram e disputaram essa lógica dominante.

A rua concebida como lugar de encontro anda perdendo de lavada para a rua como lugar de passagem, marcado pela pressa e pela violência urbana. A disputa entre o território funcional - desencantado - e o terreiro, espaço praticado pelos ritos de pertencimento [...] tem sido demasiado cruel para quem se recusa a compactuar com o desencanto. Entre o choque de ordem e a ordem do cheque, muitos carros e pouca gente, os males da rua são (SIMAS, 2020, p.74).

Ao longo do século XX, novos objetos industrializados, dentre eles os novos meios de transportes modernos que se popularizavam como os carros, metrô e aviões, paulatinamente permearam as grandes cidades, suas ruas e a vida íntima de seus habitantes, “abalando nosso modo de viver até suas raízes” (GIEDION, 1970, p.3, tradução nossa). O automóvel foi responsável por provocar uma série de alterações urbanísticas, econômicas, políticas, sociais, estéticas e culturais, adentrando e modificando o espaço da cidade de maneira avassaladora, “abalando as bases seculares do urbanismo” (LE CORBUSIER, 2009, p. 261). O automóvel elaborou novos tipos de deslocamento, de percursos, de paisagem, de experiência e, de certa forma, de cidade, que tiveram seus espaços reelaborados para atender à demanda cada vez mais exigente dessas máquinas, o que tensionou fundamentalmente o espaço da rua.

Tendo sido, inicialmente, um item de acesso restrito e privilegiado, o automóvel se popularizou nas primeiras décadas do século XX, tornando sua experiência acessível, ou menos restrita, a cada vez mais pessoas. O historiador Siegfried Giedion, em seu livro de 1948, destaca a importância fundamental do engenheiro mecânico norte-americano Henry Ford, proprietário da empresa automobilística *Ford Motor Company*, como o pioneiro a vislumbrar “as possibilidades

---

<sup>7</sup> No contexto carnavalesco, ressalta-se a construção do Sambódromo da Marquês de Sapucaí, projeto do arquiteto moderno Oscar Niemeyer, no Rio de Janeiro, em 1984, no qual verificase uma tendência de ordenamento da festa, deslocando-a do espaço público das ruas, onde, eventualmente, outras participações e conformações seriam possíveis.

democráticas no veículo”<sup>8</sup> (GIEDION, 1970, p.116). Ao simplificar o complexo processo de produção de automóveis em sua linha de montagem<sup>9</sup>, processo técnico inovador naquele momento, Ford transformou as bases estruturais do automóvel, que deixou de ser um artigo de luxo para constituir-se num item produzido e consumido em massa. Com a crescente padronização e produção em série nas indústrias, sua inserção e presença nas grandes cidades se deu de maneira cada vez maior, e implicou numa série de modificações. Se, por um lado, a estrutura espacial urbana não parecia os comportar devidamente, tendo sido construídas num outro contexto e escala, mais adequadas à dimensão do pedestre (JACQUES, 2011), essa mesma dimensão seria profundamente tensionada por essa figura e pela experiência proporcionada por ela.

O automobilismo é um evento novo com consequências imensas para a grande cidade. A cidade não está preparada para isso. [...] As fábricas travam lutas acirradas para passar a velocidade de 100 para 200 quilômetros, o estado da cidade imperativamente grita: “16 quilômetros, meus senhores” (LE CORBUSIER, 2009, p.108).

Assim, dentre as diversas transformações urbanas realizadas, destacam-se as sucessivas reformas de alargamento e abertura de vias, no intuito de “descongestionar o centro das cidades para fazer frente às exigências do trânsito [...] e modificar completamente a concepção atual da rua que se acha sem efeito ante o fenômeno novo dos meios de transporte modernos” (LE CORBUSIER, 2009, p.91), onde insinua-se uma concepção utilitária da rua enquanto espacialidade viabilizadora de fluxos e de mobilidade e também um protagonismo concedido aos novos meios de transporte. Luiz Florence ainda ressalta que “o fenômeno rodoviarista é uma expressão do século XX” (FLORENCE, 2021, p.24), reiterando a dimensão das transformações empreendidas por essa figura, no espaço urbano, tão emblemáticas e marcadas neste século.

Em seus estudos e observações sobre a complexidade do automóvel, Siegfried

---

<sup>8</sup> É importante frisar que essa dimensão democrática, além de estar inserida no contexto estadunidense, diz respeito essencialmente a uma maior popularização e possibilidade de acesso do bem, que ainda hoje é restrito para uma parcela da população.

<sup>9</sup> Giedion (1970) dedica um capítulo de seu livro para debruçar-se sobre a linha de montagem, sinalizando que esse processo, em suas palavras, teria revolucionado a manufatura de produtos, tendo sido muito estimulado pelos automóveis. Essa criação gerou um grande debate sobre a relação e os tensionamentos entre homem e máquina, suscitando questionamentos sobre uma possível substituição da força de trabalho humana pela atividade mecânica e sobre a monotonia e repercussões das ações repetidas infinitamente pelos operários. Essa crítica será iconizada pelo filme de Charles Chaplin *Modern Times* [Tempos Modernos], lançado em 1936, tendo como “ponto decisivo a revolta contra a subordinação à máquina” (GIEDION, 1970, p.126)

Giedion pontua a necessidade de uma investigação ampla e multidisciplinar sobre esse objeto, para além de sua própria perspectiva, na tentativa do cotejamento das profundas implicações sociais e psíquicas implicadas por ele. O historiador vai considerá-lo como um “pertence pessoal que passa a ser entendido como uma parte móvel da casa” (GIEDION, 1970, p.43, tradução nossa) naquele momento, insinuando, por um lado, um tipo de relação íntima e afetiva com esse objeto e, por outro, uma certa condição de indispensabilidade do automóvel à seus proprietários, como uma extensão de seus próprios lares.

Para fechar o círculo, o transporte entra na vida íntima. O transporte foi um dos objetos favoritos da mecanização do século XIX. Mas a locomotiva é um veículo neutro. O automóvel é um bem pessoal que passa a ser entendido como uma parte móvel da casa: aquela que o Americano menos deseja abrir mão [...] Em todo caso, a rede rodoviária foi adaptada ao automóvel nas décadas entre as Grandes Guerras mundiais. O automóvel é um precursor da plena mecanização [...] o automóvel quase expulsou o pedestre. Caminhar, relaxar por si só, porque o corpo exige, ou porque o cérebro precisa de uma pausa para se recuperar, é cada vez mais suprimido pelo automóvel (GIEDION, 1970, p.43, tradução nossa)<sup>10</sup>.

Giedion, ao considerá-los como bens pessoais que podem ser entendidos como extensões dos lares e corpos de seus donos, insinua, por um lado, um tipo de relação íntima e afetiva com esse objeto e, por outro, uma certa condição de indispensabilidade do mesmo para seus proprietários. Bruno Latour, reiterando a conexão entre os seres humanos e seus objetos, e também refuta um entendimento do mundo social que não os inclua, apontando “o constante companheirismo, a contínua intimidade, a persistente contiguidade, os casos passionais e as sólidas ligações de primatas com objetos durante o último milhão de anos” (LATOURE, 2012, p.123).

E se, por um lado, essas novas tecnologias e objetos industrializados como o relógio, o telefone, o rádio e a iluminação elétrica, popularizados durante o século XX, teriam permeado as cidades e diversas esferas cotidianas, promovendo

---

<sup>10</sup> *"To close the circle, transportation breaks into intimate living. Transportation was one of the favorite objects of nineteenth century mechanization. But the locomotive is a neutral vehicle. The automobile is a personal appurtenance which comes to be understood as a movable part of the household: one the American is least willing to give up [...] At all events, the highway network was adapted to the automobile in the decades between the World Wars. The automobile is a harbinger of full mechanization [...] the automobile has almost crowded out the pedestrian. Walking, relaxation for its own sake, because the body demands it, or because the brain requires a pause in which to recuperate, is increasingly eliminated by the motor-car"* (GIEDION, 1970, p.43).

alterações sociais em diversas escalas, uma transformação fundamental provocada pelo advento dessa máquina seria a mudança na experiência das pessoas em sua relação com a tecnologia (BANHAM, 2013; GIEDION, 1970). Se, para os autores, no que concerne aos outros objetos, haveria uma recepção passiva pelo indivíduo da experiência tecnológica, com o automóvel ele “podia senti-la e criá-la para si mesmo” (BANHAM, 2013, p.159). A experiência de conduzir um carro individualmente, deslocar-se em alta velocidade<sup>11</sup>, em vias projetadas especialmente para ele, geraria um novo tipo de poder para os experimentadores dessa máquina, e também um novo modo e dinâmica de vida, nas cidades.

Na medida em que a cidade grande cria precisamente estas condições psicológicas - a cada saída à rua, com a *velocidade* e as variedades da vida econômica, profissional e social -, ela propicia, já nos fundamentos sensíveis da vida anímica, no *quantum* da consciência que ela nos exige em virtude de nossa organização enquanto seres que operam distinções, uma oposição profunda com relação à cidade pequena e à vida no campo, com *ritmo* mais lento e mais habitual, que corre mais uniformemente de sua imagem sensível-espiritual de vida (SIMMEL, 1903, grifos nossos).

Retomando a frase de Giedion de que “o automóvel quase expulsou o pedestre”, e a constatação de Luiz Antônio Simas sobre “muitos carros e pouca gente, os males da rua são”, é importante salientar que, para além das mudanças na malha urbana, com a implantação paulatina de toda uma infraestrutura rodoviária para lhes privilegiar, que dominou grande parte das cidades no século XX; essa máquina também vai tensionar uma série de outras relações no espaço urbano, sobretudo as relações, usos e práticas corporais na cidade. E para além de sua dimensão circulatória, enquanto um modal de transporte feito para rápidos deslocamentos, o automóvel vai inserir-se cada vez mais numa série de outros âmbitos sócio-culturais da vida nas cidades, insinuando o grau de intimidade e afeto que era constituinte da relação motorista-carro.

Essa dimensão corporal é essencial para entender e reiterar que, mais do que sua infraestrutura urbana, como as ruas, a cidade também é constituída de corpos. E é esse conjunto de corpos, em sua pluralidade e acúmulos, enquanto

---

<sup>11</sup> Banham (2013, p.160) coloca que essa experiência deixará uma forte marca em determinados movimentos artísticos do século XX, destacando que “ninguém iria tratá-la com um veio tão elevado e tão poético quanto os Futuristas”. Iniciado na Itália, o Futurismo tem no “Manifesto de Fundação”, escrito em 1909 por Filippo Marinetti, seu marco criador. O movimento artístico e literário exaltava a velocidade, a tecnologia e a máquina, e assim, o automóvel será um objeto fundamental em suas criações.



praticantes urbanos, em seus percursos, caminhadas, trajetórias, flanâncias e errâncias, em sua presença e apropriação da rua, que eles tecem lugares os compondo e ativando enquanto espaços (CERTEAU, 2014). Apesar de todo e qualquer plano ou projeto urbano, como as formulações acerca do “urbanismo rodoviarista”, por mais arbitrário ou autoritário que seja, “há sempre algo que escapa ao controle ordenador, há sempre algum tipo de imprevisto que surge ou que sobrevive em lampejos” (JACQUES, 2022, s/p). Assim, se por um lado essa espacialidade urbana, muitas vezes, parece impor determinadas ordens, limites, barreiras e proibições a determinados corpos, privilegiando, por vezes, outros objetos como os automóveis; por outro lado, são em seus passos, sejam eles lentos ou rápidos, ou em seus movimentos e gestos, sejam eles espontâneos ou arbitrários, que eles, ao se lançarem à cidade, a reinventam, ao nela elaborarem outras possibilidades e transformações.

Esses corpos também possuem as mais variadas características individuais, e que fatores como idade, gênero, raça, compleição física, nacionalidade e classe social, que os atravessam de maneira estrutural, interferem, histórica e fundamentalmente, em suas relações com a cidade. “No corpo, tudo é próprio, singular e privado, ao mesmo tempo em que é comum, coletivo e público” (BRITTO; JACQUES, 2017, p.233) e é em meio a esse conjunto de corpos, sobretudo no espaço urbano e em suas relações diferenciadas de poder, que essas especificidades e distinções parecem emergir de modo mais nítido, fazendo aparecer, de um lado, muitas semelhanças e aproximações, mas, de outro, também desencadeando uma série de conflitos.

Se o carnaval é considerado, em sua essência, como uma festa popular de rua, é notável que, para além do caráter espacial e físico, é na potência da apropriação diferenciada pela população desses espaços, seja na alteridade de suas fantasias e roupas, na performatividade de suas danças ou em suas multidões festivas nas ruas, alguns dos aspectos fundamentais dos dias de festejo. Nesse sentido, Mikhail Bakhtin (2010) aponta para a relação indissociável, durante o carnaval, entre o que chama de “povo” e “praça pública”, na qual “o indivíduo se sente parte indissolúvel da coletividade, membro do grande corpo popular. Nesse todo, o corpo individual cessa, até certo ponto, de ser ele mesmo [...] o povo sente a sua unidade e sua comunidade concretas, sensíveis, materiais e corporais” (BAKHTIN, 2012, p.222). E é essa apropriação da praça pública pelo povo, durante a festa, que seria capaz de tensionar estruturas existentes, podendo fazer emergir fissuras potencialmente transformadoras.

É nessas condições periclitantes para o futuro que se efetua lentamente o longo trabalho cujo objetivo é ordenar o fato urbano, policiá-lo, discipliná-lo, mantê-lo em capacidade de produção, alçá-lo para fora do sufocamento do caos. Trabalho enorme executado pelos serviços municipais, serviços esses criticados e nunca elogiados, já que são semelhantes aos guardas-civis que, nos dias de festejos públicos, ajustam incansavelmente nossos impulsos, canalizam nossa impetuosidade, com essa eterna e irritante atitude de gendarme [...] O público não sabe o que é a administração de uma grande cidade [...] ninguém imagina o que é a máquina formidável da grande cidade, que mantém num estado de disciplina quatro milhões de seres dos quais qualquer ato é regido por uma paixão particular, individual, anárquica - quatro milhões de indivíduos regidos por seu livre arbítrio, pretendendo cada qual viver sua vida, enquanto essa pretensão assim multiplicada cria uma tensão terrível e dramática (LE CORBUSIER, 2009, p.100).

Para o filósofo Vilém Flusser, gesto “é um movimento no qual se articula uma liberdade” (FLUSSER, 2014, p.17). Assim, as palavras de Le Corbusier, um dos nomes mais emblemáticos da corrente de pensamento urbanística funcionalista, denunciam o incômodo provocado por determinados gestos, como no sentido posto por Flusser, no espaço urbano, em certas circunstâncias, ao questionarem uma dinâmica urbana almejada e imposta. Contra o “sufocamento do caos”, contra certos gestos, desejos e atitudes livres e particulares, deveria agir a “máquina formidável da grande cidade”, garantindo sua disciplina e seu bom funcionamento produtivo. É significativa, nesse contexto, a menção pelo arquiteto francês dos dias de festejos públicos, caracterizados por fantasias, danças, impulsos e ímpetos, gestos individuais ou coletivos, que emergem como elemento de desequilíbrio possível, tensionando o urbanismo em seu caráter disciplinador do espaço, que deveriam ser contidos e administrados pelos serviços urbanos.

Mesmo em suas especificidades e diferenciações particulares, os corpos, quando aglomerados no espaço urbano, são capazes, muitas vezes, de atravessar sua dimensão individual para constituírem-se enquanto coletivo, ganhando uma outra conotação e força enquanto multidão. Fabiana Britto e Paola Jacques vão colocar que “embora referente à esfera privada da existência do corpo, ele é constituído na esfera pública por meio de experiências de afetação recíproca” (BRITTO, JACQUES, 2017, p.13), insinuando a pertinência do referencial coletivo para a constituição dos mesmos. E nessa possibilidade de presença física e coletiva na cidade, em suas variadas configurações e com diversos objetivos, reside e emana uma grande potência desse conjunto.

Historiadores como Anthony Vidler (2011) e Didi-Huberman (2014) irão entender essa aglomeração de corpos nos espaços públicos das cidades, sobretudo em suas ruas, em sua dimensão política, ressaltando a potência que existiria na presença do coletivo quando nesses espaços. Ainda segundo Vidler, a apropriação diferenciada dos espaços públicos da cidade, por sua população, seria “sua arma mais imediata e poderosa” (VIDLER, 2011, p.42, tradução nossa). A teórica Judith Butler coloca que “a reunião repentina de grandes grupos pode ser uma fonte tanto de esperança quanto de medo e, assim como sempre existem boas razões para temer os perigos da ação da multidão, há bons motivos para distinguir o potencial político em assembléias imprevisíveis” (BUTLER, 2019, p.7). E dentre as manifestações citadas, atreladas a esse caráter político, enquanto capazes de ativar e promover transformações, estão as festas públicas e populares, como o carnaval.

E se, por um lado, essa aglomeração de corpos pelas ruas da cidade é vista como potência política, criadora e transformadora, por outro, ela muitas vezes tensionou e confrontou determinados discursos e práticas urbanísticas hegemônicas, atrelados a uma ideia de ordem e disciplina de espaços e de corpos na cidade (JACQUES, 2011). Segundo Felipe Sudré (2010), a própria materialidade desses espaços urbanos “acaba por tolher as sensações, a liberdade de movimento. O desenho urbano moderno é revelador do quanto se busca evitar o contato entre os corpos” (SUDRÉ, 2010, p.28), insinuando que, para além de discursos, também nos parâmetros projetuais urbanísticos buscou-se inibir esses encontros coletivos, sobretudo no espaço da rua. E nesse sentido, além do cotidiano, uma série de outras práticas cidadinas, dentre elas o carnaval, também foram alvo de tentativas de ordenação e domesticação pelo aparato urbanístico.

É o mesmo recorte disciplinador, higienizador e aniquilador que ameaça, desde que o samba é samba, liquidar as pulsões festeiras e potencialmente subversivas da rua; seja pela repressão, seja pelo enquadramento como negócio. O velho embate colonial pelo controle dos corpos - fundamentado na ideia do corpo transgressor que só pode encontrar a redenção na expiação do pecado e no corpo festeiro que deve ser disciplinado como ferramenta produtiva de trabalho, inclusive pela própria indústria da festa (SIMAS, 2020, p.99).

A fotografia que compõe a capa desta dissertação foi registrada pelo fotógrafo francês Pierre Verger, na década de 1950, durante o carnaval em Salvador. Ela mostra um automóvel diferenciado, numa configuração um tanto quanto inusitada e distinta de seu cotidiano, transitando pela Rua Chile, com alguma

dificuldade, ao encontrar-se cercado e acompanhado por uma multidão. Ainda que seja um registro raro<sup>12</sup>, a imagem foi encontrada, sem maior destaque ou publicização, entre os milhares de registros catalogados pelo arquivo da Fundação Pierre Verger, e não faz parte das publicações fotográficas mais canônicas do fotógrafo sobre a cidade, como “Retratos da Bahia” (1980) ou “Centro Histórico de Salvador” (1989), apesar de ambas contarem com diversos registros sobre o carnaval soteropolitano e suas manifestações.

Segundo o historiador Washington Drummond, em Salvador, Verger tinha interesse especial pela vida urbana que resistia aos processos de transformação e modernização da cidade, um “fascínio pela vida urbana que se extingue, sensibilidade às ruínas urbanas, a iluminação antropológica, objetos cotidianos em desuso e um encantamento que emana desses lugares” (DRUMMOND, 2009, p.111). Através das imagens carnavalescas de “Retratos da Bahia”, por exemplo, observamos elementos que estavam à margem das comemorações tidas como oficiais pela elite baiana, como o afoxé “Filhos de Gandhi”, de menor visibilidade e que, em sua maioria, são relacionadas às populações negras, à cuja história e cultura Verger dedicou o melhor de sua produção artística e intelectual, na contramão da censura e silenciamento foram expostas, não somente no carnaval, mas na sociedade em geral. Apesar das fotografias terem sido registradas entre finais da década de 1940 e a década de 1950, o livro só foi publicado em 1980, denunciando a falta de interesse, à época, na divulgação das mesmas<sup>13</sup>. No prefácio de “Retratos da Bahia”, Verger relata:

Ao lado encontrava-se o antigo Mercado Modelo e o pequeno Porto dos Saveiros, nesta época lugares privilegiados da Bahia que, lamentavelmente, foram vítimas da onda invasora dos carros e da necessidade de lhes criar grandes avenidas e espaçosos estacionamentos. Um incêndio “oportuno” fez desaparecer o mercado e em consequência os saveiros foram descarregar em outra parte os produtos trazidos do Recôncavo. Os veleiros foram duramente atingidos pela concorrência dos caminhões, cuja utilização cresceu

---

<sup>12</sup> Existem poucas imagens conhecidas que registram o trio elétrico ainda na década de 1950.

<sup>13</sup> Sobre a publicação, Arlete Soares, fotógrafa e amiga de Verger, conta que fundou a editora Corrupio, em 1980, para publicar títulos do fotógrafo no Brasil. No documentário “Negativos”, ela narra que, na década de 1970, ao levar as imagens de Verger a algumas editoras brasileiras, no intuito de publicá-las, conta que: “Foi uma coisa impressionante. Nenhum editor se interessou. 40 fotos? Da Bahia? Só com negros? Vai levar 10 anos pra conseguir vender 200 livros”. Ademais, em 1985, o Pelourinho foi tombado e considerado Patrimônio Mundial pela UNESCO, um fato essencial para a valorização do Centro da cidade e do fomento ao turismo. Vale salientar que essas políticas de valorização cultural, com fins explicitamente turísticos, provocaram, e ainda provocam, a expulsão da população pobre e vulnerável, majoritariamente negra, da região.

com a construção de novas estradas (VERGER, 1980, s/p)

E se haveria, por parte do fotógrafo francês, em suas palavras e imagens, notadamente as veiculadas na publicação de 1980, uma espécie de “condenação do mundo moderno [...] relegado às bordas ou simplesmente ignorado” (DRUMMOND, 2009, p.83), a imagem estampada na capa do trabalho, de certo modo, parece tensionar esse discurso, ao exibir, com destaque, uma figura tão criticada por Verger: um automóvel. Ademais, notamos tratar-se de um veículo especial, ornamentado e incrementado com uma série de apetrechos eletrônicos, como alto-falantes, e que, apesar de estar situado sobre uma via urbana, seu habitat por excelência, parece trafegar em baixa velocidade, rodeado por uma aglomeração de corpos fantasiados e dançantes de foliões, que aparentam ditar-lhe o ritmo e limitar-lhe a aceleração, nessa configuração inusitada.

Nesse sentido, em que medida o gesto de Pierre Verger, de fotografar, por mais de uma vez, aquela figura nova e inusitada no carnaval baiano, que se imiscuía em seu campo fotográfico, não expõe uma dissonância em relação a seu universo habitual de figuração da Bahia? Ao “escolher tal objeto, tal instante [...] para *marcar* tal ocorrência” (BARTHES, 2015, p.15), em que medida Verger não reitera seu caráter de marginalidade nesse período, uma vez que não há registros, em seus arquivos, de outros festejos mais elitizados do carnaval baiano como os bailes privados ou os desfiles dos clubes e do curso de automóveis? Ou seria a multidão que ocupa as ruas, em seus passos errantes e espontâneos, apropriando-se das largas vias urbanas, projetadas e destinadas à rápida circulação de veículos, transgredindo e escapando a determinadas práticas circulatórias habituais da cidade, durante o carnaval, que teria lhe chamado à atenção? Ou seria esta uma figura que, mesmo simbolicamente moderna, seria tão inusitada em terras baianas, naquele momento, ao ponto de seduzir o seu olhar? E seria após a inserção numa outra lógica e consolidação hegemônica do trio elétrico no carnaval de Salvador que, suas imagens registradas por Verger na década de 1950, curiosamente, teriam sido, de certa forma, abafadas em seu arquivo<sup>14</sup> e publicações, como “Retratos da Bahia”<sup>15</sup>, em detrimento de outras

---

<sup>14</sup> O arquivo da Fundação Pierre Verger é composto por milhares de negativos e, por falta de verba, boa parte deles ainda não está devidamente tratada e digitalizada, sendo necessário, quando do interesse do pesquisador por algum negativo nessa situação, o pagamento de uma taxa para que o serviço seja realizado e a imagem disponibilizada para utilização. É interessante ressaltar que, em 2019, quando visitei a Fundação, muitas fotografias do trio elétrico faziam parte desse grupo, onde paguei pelo tratamento de duas dessas imagens.

<sup>15</sup> Em 1980, o trio elétrico já havia se consolidado não somente como grande símbolo e expressão do carnaval soteropolitano, mas também alçado um alcance e visibilidade nacional

que preservam a construção de uma Bahia mítica e marginalizada pelas lentes do fotógrafo francês?

Ironicamente, no carnaval, um automóvel irá, de certa forma, provocar a tomada das vias urbanas por um público dançante e festivo, em seus caminhos tortuosos e desviantes, engolido pela multidão. É após uma série de reformas que, em sua maioria, privilegiaram o transporte individual sobre pneus, e também do considerável aumento populacional que vinha experimentando a cidade, especialmente entre os extratos mais pobres (SAMPAIO, 1999) que, em 1951, um elemento “com dimensões de uma verdadeira revolução” (MIGUEZ, 1996, p. 87), surgiu em Salvador e transformou profundamente as bases do carnaval baiano: o trio elétrico. A façanha de entrar pelo meio do curso na Rua Chile, a bordo de um veículo Ford 1929 e tocando instrumentos musicais sonoramente amplificados, da “Dupla Elétrica” Dodô e Osmar, é tomada nesta dissertação como um evento (VEYNE, 1982) que provocou um momento de inflexão fundamental na história do carnaval nesta cidade, principalmente em suas premissas, proposições e efeitos sócio-espaciais.

Ao adentrar pelo meio do curso, inserido-se numa prática carnavalesca típica das elites, o trio elétrico, em sua nova forma de “orientar” o carnaval, profanou (AGAMBEN, 2007) determinadas ordenações da festa e da cidade empreendidas por essa população, circulando pelas ruas de Salvador. Como o automóvel, em relação a determinadas práticas urbanas, ele também tensionou uma série de práticas empreendidas no carnaval e sua relação com Salvador. Segregações e hierarquias sócio-espaciais, vigentes na cidade e nos carnavais anteriores, foram tensionadas por esse novo formato de festa que, se por um lado, afirmava-se como experiência de maior caráter popular e massivo, por outro silenciava expressões que não sobreviveriam à sua potência multitudinária, técnica, estética, sonora e visual. Deste modo, o trio elétrico, nesse momento, assim como a própria conjuntura carnavalesca, podem ser abordados enquanto desestabilizadores de lógicas dominantes no contexto dos fazeres da cidade, do urbanismo e do próprio carnaval, embaralhando dimensões urbanas, corporais e maquinicas em Salvador.

Ouvindo a música “Atrás do Trio Elétrico”, de 1969, de autoria de Caetano Veloso, que intitula essa dissertação, somos capazes de perceber a heterogeneidade de vozes e outros ruídos que atravessam a musicalidade da guitarra, numa

---

e internacional, sobretudo após a CAETANAVE de 1972, atraindo as atenções da mídia e um número crescente de turistas para a cidade.

multiplicidade de sons e acontecimentos que se dão no espaço da rua, atrás do trio. Nesse sentido, o trio elétrico, para além de sua dimensão de objeto físico, e mesmo simbólico, é entendido enquanto adensador de outras discussões e transformações consideradas fundamentais para a pesquisa, seja no que diz respeito à concepção e apropriação das ruas, seja quanto às relações corporais entre espaço e corpo e, em sua configuração automobilística, em suas mediações técnicas e maquinicas. Essa figura singular é abordada como uma especificidade, “um evento que se destaca sobre um fundo de uniformidade, é uma diferença” (VEYNE, 1982, p.12), um momento de inflexão que, em seus desdobramentos, provoca rupturas, tensões e instabilidades, que são capazes de elaborar outras narrativas sobre a história da cidade, do urbanismo e do próprio carnaval, nesse entrecruzamento, em Salvador.

\*\*\*

Para pensar os atravessamentos entre Salvador e seu carnaval, a dissertação mobilizou três pontos de inflexão histórico-temporais que, para além de episódios isolados, funcionam como disparadores de questões ou *nebulosas*, inseridas num panorama mais amplo e elástico de acontecimentos carnavalescos e urbanos, que ora se aproximam, se afastam, se cruzam ou sobrepõem. Essas narrativas não devem ser analisadas isoladamente, mas de modo relacional, permitindo perceber “continuidades, emergências, rupturas, reiteraões, assim como os discursos e os silêncios que atravessam espacial e temporalmente os modos de conceber a vida em cidades” (JAQUES, PEREIRA, 2018, p.12). Buscando inseri-las numa malha de acontecimentos mais ampla, numa concepção da história que suspeita de uma visão linear e hermética, evitando-se um discurso homogeneizador e totalizante dos processos históricos, propõe-se pensar através da ideia das “nebulosas do pensamento urbanístico” (PEREIRA, 2018), na tentativa de apreensão de sua complexidade e de outras construções historiográficas e arranjos possíveis.

Pensar por nebulosas, é assim, um convite a uma ideia instável e dialógica de saber que, mesmo quando feita de configurações, conceitos, categorias e noções, entende-as como esforços de uma teorização mais ou menos precisa, mas jamais neutra, e cuja estabilidade e consenso são momentâneos. Esse saber - como nuvens -, antes de tudo, é movediço, formado por inúmeras camadas

diáfanas e vaporosas de outros saberes, inclusive os rechaçados ou não considerados como tal [...] ao mesmo tempo em que desconstrói e reconstrói conformações mais ou menos efêmeras, é uma atitude intelectual que busca deslocar as ideias de transferência de saberes prontos, se opõe aos modelos fixos e aos métodos reprodutíveis e aplicados e refuta tanto a ideia de hermetismo de culturas quanto sua hierarquização. É um ato de liberdade do pensamento, mas também de escuta e solidariedade (PEREIRA, 2018, p. 256).

Esse modo de pensar, como sugere a autora, não parte de um conceito, nem de um método, mas de uma metáfora na qual as ideias e práticas - movediças, momentâneas e jamais neutras - são formadas por inúmeras camadas e tipos de saberes e agenciamentos (PEREIRA, 2018). Assim, observa-se que o trabalho não estabelece uma metodologia rígida de análise, entendendo que tanto o carnaval quanto a cidade são entidades em movimento constante e naturalmente de difícil fixação. Ademais, considerando existir uma lacuna no que concerne às investigações sobre essa temática, quando trabalhadas juntas, o trabalho lança luzes sobre questões e atravessamentos que deixam brechas e vestígios para que novas inquietações e outras pesquisas possam surgir, entendendo a dimensão coletiva do gesto de fazer pesquisa, sobretudo dentro de uma universidade pública.

Assim, e considerando que “o urbanismo é mais um campo de convergência de saberes do que um campo disciplinar” (JACQUES, PEREIRA, 2018, p.12), essas nebulosas de discussões se apoiarão em distintas áreas do conhecimento, considerando, inclusive, outros modos de narrativa para além da textual. O trabalho reúne fontes, muitas vezes, preteridas ou nem sempre articuladas umas com as outras em historiografias oficiais da cidade, como fotografias, jornais, letras de músicas e documentos relativos aos planos urbanos, em Salvador, nos períodos históricos referenciados, que ampliam e complexificam as informações contidas nas bibliografias referenciais sobre os temas centrais, carnaval e Salvador. Em seus desdobramentos, elas pretendem reunir e por em debate os choques, continuidades, fissuras, silenciamentos, emergências, transgressões que tensionam e questionam tanto as fronteiras do urbanismo moderno, em sua dimensão disciplinar ligada à ordenação e planejamento das cidades, quanto o carnaval, em sua associação imediata com a transgressão e a inversão do cotidiano.

Ao inserir esse pequeno conjunto num panorama mais amplo, no desafio de pensar por nebulosas (PEREIRA, 2018), ao friccioná-lo com determinados



acontecimentos, sobretudo discursos hegemônicos relativos ao carnaval de Salvador e ao campo do urbanismo, é possível fazer emergir fissuras historiográficas que iluminam outras compreensões e modos de narrar e pensar a história da cidade e do urbanismo, nos períodos estudados.

Ao mostrar as descontinuidades, as rupturas, as contradições, as inflexões, as emergências e as sobrevivências de ideias (nos discursos e nos projetos), buscamos exercitar coletivamente uma outra maneira, mais complexa, de "fazer história", que, além de ampliar fontes, acervos e temas, não fuja dos conflitos e embates. Ao apontar multiplicidades, heterogeneidades e desvios nas diferentes possibilidades de leituras dos dados pesquisados, buscamos problematizar supostas "verdades", "origens", ou repartições já consolidadas e, assim, evitar a pacificação da história das ideias urbanísticas (JACQUES, PEREIRA, 2018, p.16-17).

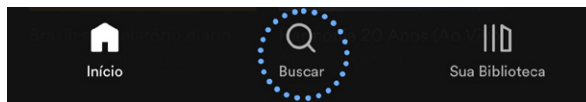
E se o trio elétrico foi formado, inicialmente, a partir da adaptação de uma série de objetos heterogêneos, rearranjados e reelaborados entre si para que, unidos, constituíssem a figura; esse trabalho é uma montagem de partes distintas que, juntas e em seus atravessamentos, compõem uma narrativa possível entre carnaval, urbanismo e Salvador, “como uma forma de apreender a complexidade da construção da grande cidade moderna, mas também para apreender a construção da história como tal” (JACQUES, 2018, p.215). A dissertação estrutura-se, além desta introdução, em sete outras partes: três capítulos dedicados aos três pontos de inflexão, um caderno de imagens em anexo<sup>16</sup>, uma nebulosa de acontecimentos em anexo, uma *playlist* musical e uma *benção*, com considerações finais. Entendemos a singularidade teórico-metodológica de cada uma dessas narrativas, reiterando a importância de manter o movimento e o diálogo entre elas - nesta dissertação só não é permitido ficar parado, afinal, é carnaval! - sobretudo para criar outras conexões, choques e interpretações possíveis sobre o trabalho.

---

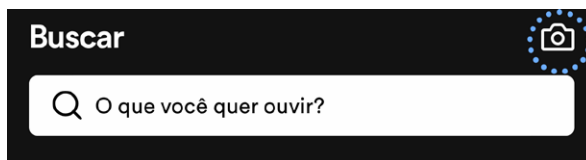
<sup>16</sup> É importante frisar que este caderno de imagens, originalmente, foi impresso em formato A5 (148 x 210 mm) e entregue como um caderno à parte da dissertação de mestrado, para que junto à leitura dos textos, o leitor pudesse acompanhar a narrativa visual, paralelamente. Por questões burocráticas, fez-se necessário uni-los num único arquivo. Numa perspectiva onde as fotografias encontram-se cada vez mais desmaterializadas e apartadas de seu suporte físico, existindo enquanto espectros sem corporeidade, ou informações em estado puro (FONTCUBERTA, 2017), é relevante destacar a insistência por contemplá-las e manuseá-las impressas em uma dimensão objetual, enquanto construções discursivamente autônomas, num movimento distinto da experiência de visualizá-las através das telas de computadores ou *smarthphones*, práticas comuns da era dita pós-fotográfica.

*Passo a passo para acessar a playlist do trabalho, disponível na plataforma Spotify<sup>17</sup>:*

1) *Abra o aplicativo e, na parte de baixo da tela, clique na opção ao centro, "Buscar";*



2) *Em seguida, na parte de cima da tela, clique na câmera desenhada à direita;*



3) *Com a câmera aberta, escaneie o QR code abaixo:*



Também é importante destacar que a estrutura e metodologia da dissertação se aproximam, fundamentalmente, da pesquisa Cronologia do Pensamento Urbanístico<sup>18</sup>, sobretudo de sua plataforma mais visível que é seu *site*. O anexo "Nebulosas" parte de uma forma de trabalhar do grupo, em sua disposição e

---

<sup>17</sup> A *playlist* também pode ser acessada ao digitar o título da dissertação, "Atrás do trio elétrico: percursos-histórico urbanos através de carnavais em Salvador", no sistema de busca do aplicativo.

<sup>18</sup> Trata-se de uma pesquisa coletiva realizada desde 2002, fundada pelo Laboratório Urbano do PPG-AU da FAUFBA, coordenado por Paola Berenstein Jacques, e pelo Laboratório de Estudos Urbanos do PROURB da UFRJ, coordenado por Margareth da Silva Pereira, da qual hoje participam outras oito equipes, de distintas universidades (UNEB, UNICAMP, UFMG, UNB, UFRGS, USP). Participo da pesquisa desde 2016, ainda na graduação na FAUFBA. <https://cronologiadourbanismo.ufba.br/index.php>

categorias - projetos, eventos, publicações e fatos relevantes, as quais, por motivos temáticos do trabalho, foi acrescida a categoria "carneval". Sobre o *site*,

A cada movimento pelas páginas da plataforma web, constelações - expressões gráficas e momentâneas desse “pensar por nebulosas” - com distintos arranjos se formam, tanto mais densas ou rarefeitas quantas forem as relações identificadas entre cada acontecimento. Esse processo relacional nos permite articular discursos, narrativas e sentidos, além de evidenciar convergências e conflitos no pensamento urbanístico - em que novos arranjos são conformados à medida que as categorias “projetos”, “eventos”, “fatos relevantes” ou “publicações” são inseridas no site. Convidamos, então, o leitor a imaginar conosco uma navegação por entre essas nuvens, de forma a tornar visíveis alguns dos seus processos de adensamento, precipitação e dissipação (IZELI, BARRETO, FREIRE, 2020, p.346).

Cada um dos três capítulos trata sobre um dos pontos de inflexão, ou nebulosa, e no cotejamento das relações entre eles, foram elencados três figuras de análises: rua, máquina e corpo; que atravessam, de maneira estrutural, o trio elétrico, como parâmetros para organização das análises desenvolvidas. Tendo isso em vista, é importante pontuar, o entendimento do termo “figura” no sentido utilizado por Roland Barthes (1981) em “Fragmentos de um discurso amoroso”, como “frações de discursos [...] palavra que não deve ser entendida no seu sentido retórico, mas no sentido ginástico ou coreográfico”, como um argumento e mobilizador de questões. Assim, essas três figuras funcionam, portanto, não como categorias fechadas e rígidas, excludentes entre si, mas como polos tensionadores de questões que se tocam e se atravessam, concentrando assim uma possibilidade de narrativa historiográfica que lança luzes sobre a complexidade das relações entre festa, urbanismo e cidade, carnaval e Salvador, nos três períodos históricos referenciados, 1920, 1951 e 1972.

Os três capítulos mantêm uma estrutura similar entre si e são iniciados por uma epígrafe e uma montagem visual de fragmentos heterogêneos que seriam uma forma de usar os “restos, farrapos e resíduos da história através de uma remontagem de antigos fragmentos, um processo de mistura temporal, mas também de narrativas e narradores, de tempos e narrações [...] que têm a capacidade de desmontar a história ‘oficial’ ou ‘hegemônica’” (JACQUES, 2018, p.217). Os capítulos também não estão dispostos sob uma égide temporal-linear, entendendo outros modos e possibilidades de narrativa historiográfica que iluminam outras associações, leituras e entendimentos possíveis sobre a cidade, a partir da circulação de suas ideias e questões, nos diferentes tempos

mobilizados pelo trabalho.

Esse choque de tempos heterogêneos que explicita uma coexistência temporal conflituosa, de temporalidades mais complexas ou mesmo impuras. Trata-se de quebrar a linearidade do tempo positivista, da ideia de progresso e cronologia linear, ao mostrar, por montagens, o inevitável cruzamento, o choque, entre tempos heterogêneos ou, ainda, como diz Jeanne Marie Gagnebin (1999, p.99), trata-se da “lembrança do passado que desperta no presente o eco de um futuro perdido” e que, portanto, deixa de ser perdido, podendo ser atualizado [...] Essa coexistência de diferentes tempos está evidente na materialidade da própria cidade, uma vez que no tempo do “agora” estão presentes as sobrevivências do “outrora”, sobrevivências, por vezes, de futuros não realizados, mas não de um passado materializado que segue uma cronologia linear [...] Trata-se de confrontar a linearidade temporal ao explicitar o encontro conflituoso do “outrora” com o “agora”, permitindo sobrevivências e tensões de outros tempos (JACQUES, 2018, p.221-223)

*O primeiro ponto de inflexão*, que inicia essa dissertação, é a passagem da CAETANAVE, em 1972, trio elétrico construído por Orlando Campos “Tapajós” em formato de nave espacial, feita a partir de um caminhão, que homenageava a volta do exílio do artista baiano Caetano Veloso. Ela se insere num momento em que Salvador, assim como outros centros urbanos brasileiros, passava por um processo de transformações e mudanças muito associadas à lógicas autoritárias de intervenção no espaço, no contexto antidemocrático da ditadura militar brasileira. A CAETANAVE é um acontecimento decisivo para a transformação do trio elétrico, que ganha outra escala, visibilidade, potência, mobilidade, interesses e significância, que irão alterar profundamente a relação do carnaval com a cidade, em seus desdobramentos. “Começamos pelo fim” ao entender que muitas das configurações atuais tanto do carnaval e do trio elétrico, quanto de Salvador, suas faces mais visíveis, foram desencadeadas por processos elaborados na década de 1970;

*O segundo ponto de inflexão* retorna para 1920, para o desfile pelo CORSO de automóveis do industrial baiano Henrique Lanat e sua família, divulgado nos jornais à época pelas ornamentações empreendidas em seu automóvel para o carnaval, com o uso de fantasias e luzes, que encantaram a população. Lanat havia trazido o primeiro automóvel para Salvador, em 1901, e era relacionado à diversas empreitadas maquinicas e tecnológicas na cidade, à época. Sem pretender aprofundar-se nessa figura, trata-se de vislumbrar como o trio elétrico é tributário de outras iniciativas anteriores no carnaval, e também entender

como se deu o processo de incorporação do objeto automóvel na festa, num momento de consolidação do carnaval no país, em outros moldes;

*O terceiro ponto de inflexão*, em 1951, é a criação do primeiro trio elétrico em si, chamado de FOBICA, inventada pela “Dupla Elétrica” Adolfo Nascimento, o “Dodô”, e Osmar Macedo. A partir da reelaboração técnica, estética e sonora de um automóvel, os amigos não somente reinventaram a festa popular baiana, em todas as suas premissas, mas também lançaram um novo tipo de performance e de apropriação das ruas durante o carnaval, subvertendo parâmetros e tensionando muitas de suas hierarquias e segregações anteriores. O trio elétrico também reelabora o próprio automóvel, objeto associado à velocidade de seu deslocamento, ao constituir-se numa máquina técnica e esteticamente modificada que ativa a multidão que o acompanha e ocupa as ruas, projetadas para os carros. Cidade a festa jamais seriam as mesmas após essa criação, que transformou não somente o carnaval, mas a própria cidade de Salvador.

Mais do que pautados delimitadamente em seus próprios recortes temporais, os diálogos elaborados a partir desses três pontos de inflexão pretendem mobilizar embates, divergências, convergências, em circulação de ideias, formas de pensar e atuar sobre o urbano, de maneira mais complexa, a partir desses acontecimentos. Ademais, pretende-se iluminar de que maneira esses acontecimentos e teorias urbanísticas atravessam outras esferas da vida urbana, para além de sua dimensão espacial, em seus fazeres, sociabilidade e modos de vida. Partindo deste *modo de pensar e narrar* a cidade, o urbanismo e também o carnaval, em Salvador, pretende-se tensionar as narrativas dominantes sobre os temas e suas “histórias oficiais”, propondo um novo olhar sobre eles, outras relações e outras possibilidades de suas escritas historiográficas.

O carnaval é uma festa popular plural e multifacetada, com diversos acontecimentos e manifestações que não seriam possíveis de figurar inteiramente em nenhum trabalho, o que implica na justificativa prévia de algumas escolhas e pontos importantes para a dissertação. Tendo a referir-me com maiores minúcias tanto a acontecimentos, teorias e projetos urbanos, quanto à expressões carnavalescas consideradas hegemônicas e “oficiais”, mais próximas e praticadas pelas ditas elites da cidade, não para reforçar e nem naturalizar suas hegemonias, e muito menos para reiterar a invisibilidade de outras expressões, mas mobilizando as relações que se articulam de maneira mais próxima ao trio elétrico. Entende-se que o trio elétrico é, de certa forma, tributário dessas manifestações hegemônicas e seus praticantes, e que, em certa

medida, também foi sobre elas que causou maiores transformações, inclusive ao tornar-se a expressão hegemônica e simbólica do carnaval de Salvador. Uma série de outras narrativas, a partir de outros atores, locais e perspectivas também seriam possíveis - é um desejo que a pesquisa desperte outras possibilidades de estudos, em outras frentes.

Nesta dissertação, está permitido se perder para se encontrar na brincadeira leitura, é carnaval! Só não deixe de ir atrás do trio elétrico.

\*\*\*



UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

*Atrás do Trio Elétrico*

*Adele Sá Martins Belitardo de Carvalho*

*Percursos histórico-urbanos*

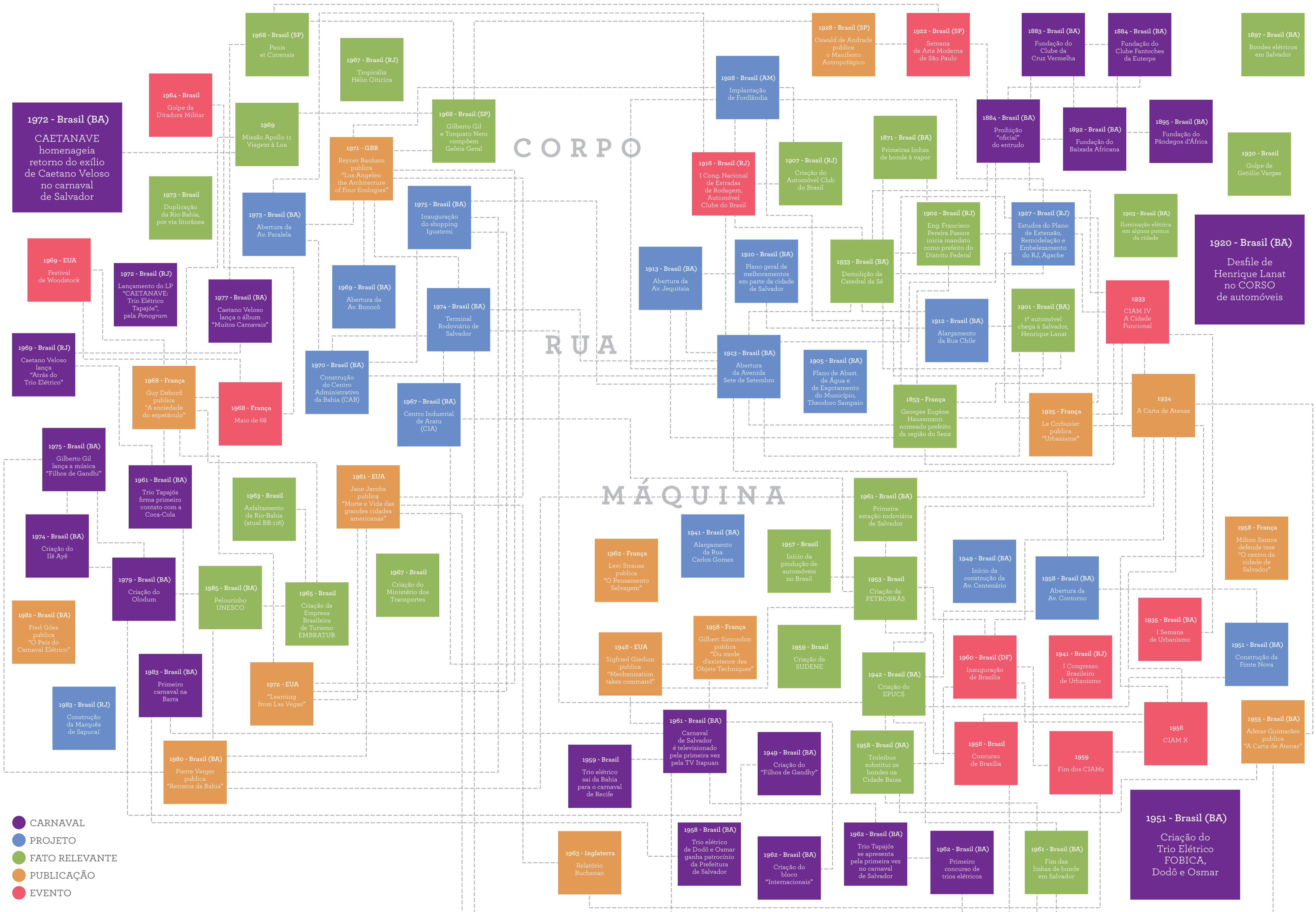
*São Paulo . 2023*

*através de carnavais em Salvador*

# CORPO

# RUA

# MÁQUINA



- CARNAVAL
- PROJETO
- FATO RELEVANTE
- PUBLICAÇÃO
- EVENTO

1972 - Brasil (BA)  
CAETANAVE homenageia retorno do exílio de Caetano Veloso no carnaval de Salvador

1964 - Brasil  
Golpe da Ditadura Militar

1973 - Brasil  
Duplicação da Rio-Bahia, por via litorânea

1969 - EUA  
Festival de Woodstock

1972 - Brasil (RJ)  
Lançamento do LP "CAETANAVE: Trio Elétrico Tapajós", pela Ponomogram

1969 - Brasil (RJ)  
Caetano Veloso lança "Atrás do Trio Elétrico"

1977 - Brasil (BA)  
Caetano Veloso lança o álbum "Muitos Carnavais"

1968 - França  
Guy Debord publica "A sociedade do espetáculo"

1968 - França  
Maio de 68

1975 - Brasil (BA)  
Gilberto Gil lança a música "Filhos de Gandhi"

1961 - Brasil (BA)  
Trio Tapajós firma primeiro contato com a Coca-Cola

1963 - Brasil  
Asfaltamento da Rio-Bahia (atual BR-116)

1961 - EUA  
Jane Jacobs publica "Morte e Vida das grandes cidades americanas"

1974 - Brasil (BA)  
Criação do Ilê Ayê

1979 - Brasil (BA)  
Criação do Olodum

1985 - Brasil (BA)  
Pelourinho UNESCO

1965 - Brasil  
Criação da Empresa Brasileira de Turismo EMBRATUR

1967 - Brasil  
Criação do Ministério dos Transportes

1982 - Brasil (BA)  
Fred Góes publica "O País do Carnaval Elétrico"

1983 - Brasil (BA)  
Primeiro carnaval na Barra

1972 - EUA  
"Learning from Las Vegas"

1983 - Brasil (RJ)  
Construção da Marquês de Sapucaí

1980 - Brasil (BA)  
Pierre Verger publica "Retratos da Bahia"

1972 - EUA  
"Learning from Las Vegas"

1959 - Brasil  
Trio elétrico sai da Bahia para o carnaval de Recife

1961 - Brasil (BA)  
Carnaval de Salvador é televisionado pela primeira vez pela TV Itapuan

1949 - Brasil (BA)  
Criação do "Filhos de Gandhi"

1958 - Brasil (BA)  
Troleibus substitui os bondes na Cidade Baixa

1956 - Brasil  
Concurso de Brasília

1959  
Fim dos CIAMs

1956  
CIAM X

1955 - Brasil (BA)  
Admar Guimarães publica "A Carta de Atenas"

1963 - Inglaterra  
Relatório Buchanan

1958 - Brasil (BA)  
Trio elétrico de Dodô e Osmar ganha patrocínio da Prefeitura de Salvador

1962 - Brasil (BA)  
Criação do bloco "Internacionais"

1962 - Brasil (BA)  
Trio Tapajós se apresenta pela primeira vez no carnaval de Salvador

1962 - Brasil (BA)  
Primeiro concurso de trios elétricos

1961 - Brasil (BA)  
Fim das linhas de bonde em Salvador

1951 - Brasil (BA)  
Criação do Trio Elétrico FOBICA, Dodô e Osmar

1968 - Brasil (SP)  
Panis et Circensis

1967 - Brasil (RJ)  
Tropicália Hélio Oiticica

1968 - Brasil (SP)  
Gilberto Gil e Torquato Neto compõem Geleia Geral

1971 - GBR  
Reyner Banham publica "Los Angeles: the Architecture of Four Ecologies"

1975 - Brasil (BA)  
Inauguração do shopping Iguatemi

1969 - Brasil (BA)  
Abertura da Av. Bonocô

1974 - Brasil (BA)  
Terminal Rodoviário de Salvador

1970 - Brasil (BA)  
Construção do Centro Administrativo da Bahia (CAB)

1967 - Brasil (BA)  
Centro Industrial de Aratu (CIA)

1913 - Brasil (BA)  
Abertura da Av. Jequitaia

1910 - Brasil (BA)  
Plano geral de melhoramentos em parte da cidade de Salvador

1933 - Brasil (BA)  
Demolição da Catedral de Sé

1902 - Brasil (RJ)  
Eng. Francisco Pereira Passos inicia mandato como prefeito do Distrito Federal

1927 - Brasil (RJ)  
Estudos do Plano de Extensão, Remodelação e Embelezamento do RJ, Agache

1903 - Brasil (BA)  
Iluminação elétrica em alguns pontos da cidade

1920 - Brasil (BA)  
Desfile de Henrique Lanat no CORSO de automóveis

1928 - Brasil (AM)  
Implantação de Fordlândia

1928 - Brasil (SP)  
Oswald de Andrade publica o Manifesto Antropofágico

1922 - Brasil (SP)  
Semana de Arte Moderna de São Paulo

1883 - Brasil (BA)  
Fundação do Clube da Cruz Vermelha

1884 - Brasil (BA)  
Fundação do Clube Fantoche da Euterpe

1897 - Brasil (BA)  
Bondes elétricos em Salvador

1916 - Brasil (RJ)  
I Cong. Nacional de Estradas de Rodagem, Automóvel Clube do Brasil

1907 - Brasil (RJ)  
Criação do Automóvel Club do Brasil

1871 - Brasil (BA)  
Primeiras linhas de bonde à vapor

1884 - Brasil (BA)  
Proibição "oficial" do entrudo

1892 - Brasil (BA)  
Fundação do Baixada Africana

1895 - Brasil (BA)  
Fundação do Pãdegos d'África

1930 - Brasil  
Golpe de Getúlio Vargas

1913 - Brasil (BA)  
Abertura da Av. Jequitaia

1910 - Brasil (BA)  
Plano geral de melhoramentos em parte da cidade de Salvador

1933 - Brasil (BA)  
Demolição da Catedral de Sé

1902 - Brasil (RJ)  
Eng. Francisco Pereira Passos inicia mandato como prefeito do Distrito Federal

1927 - Brasil (RJ)  
Estudos do Plano de Extensão, Remodelação e Embelezamento do RJ, Agache

1903 - Brasil (BA)  
Iluminação elétrica em alguns pontos da cidade

1920 - Brasil (BA)  
Desfile de Henrique Lanat no CORSO de automóveis

1913 - Brasil (BA)  
Abertura da Avenida Sete de Setembro

1905 - Brasil (BA)  
Plano de Abast. de Água e de Esgotamento do Município, Theodoro Sampaio

1912 - Brasil (BA)  
Alargamento da Rua Chile

1901 - Brasil (BA)  
1º automóvel chega à Salvador, Henrique Lanat

1933  
CIAM IV A Cidade Funcional

1853 - França  
Georges Eugène Haussmann nomeado prefeito da região do Sena

1925 - França  
Le Corbusier publica "Urbanisme"

1934  
A Carta de Atenas

1941 - Brasil (BA)  
Alargamento da Rua Carlos Gomes

1957 - Brasil  
Início da produção de automóveis no Brasil

1961 - Brasil (BA)  
Primeira estação rodoviária de Salvador

1949 - Brasil (BA)  
Início da construção da Av. Centenário

1958 - Brasil (BA)  
Abertura da Av. Contorno

1958 - França  
Milton Santos defende tese "O centro da cidade de Salvador"

1962 - França  
Levi Strauss publica "O Pensamento Selvagem"

1958 - França  
Gilbert Simondon publica "Du mode d'existence des Objets Techniques"

1959 - Brasil  
Criação da SUDENE

1942 - Brasil (BA)  
Criação do EPUCS

1960 - Brasil (DF)  
Inauguração de Brasília

1941 - Brasil (RJ)  
I Congresso Brasileiro de Urbanismo

1935 - Brasil (BA)  
I Semana de Urbanismo

1951 - Brasil (BA)  
Construção da Ponte Nova

1948 - EUA  
Sigfried Giedion publica "Mechanization takes command"

1961 - Brasil (BA)  
Carnaval de Salvador é televisionado pela primeira vez pela TV Itapuan

1949 - Brasil (BA)  
Criação do "Filhos de Gandhi"

1958 - Brasil (BA)  
Troleibus substitui os bondes na Cidade Baixa

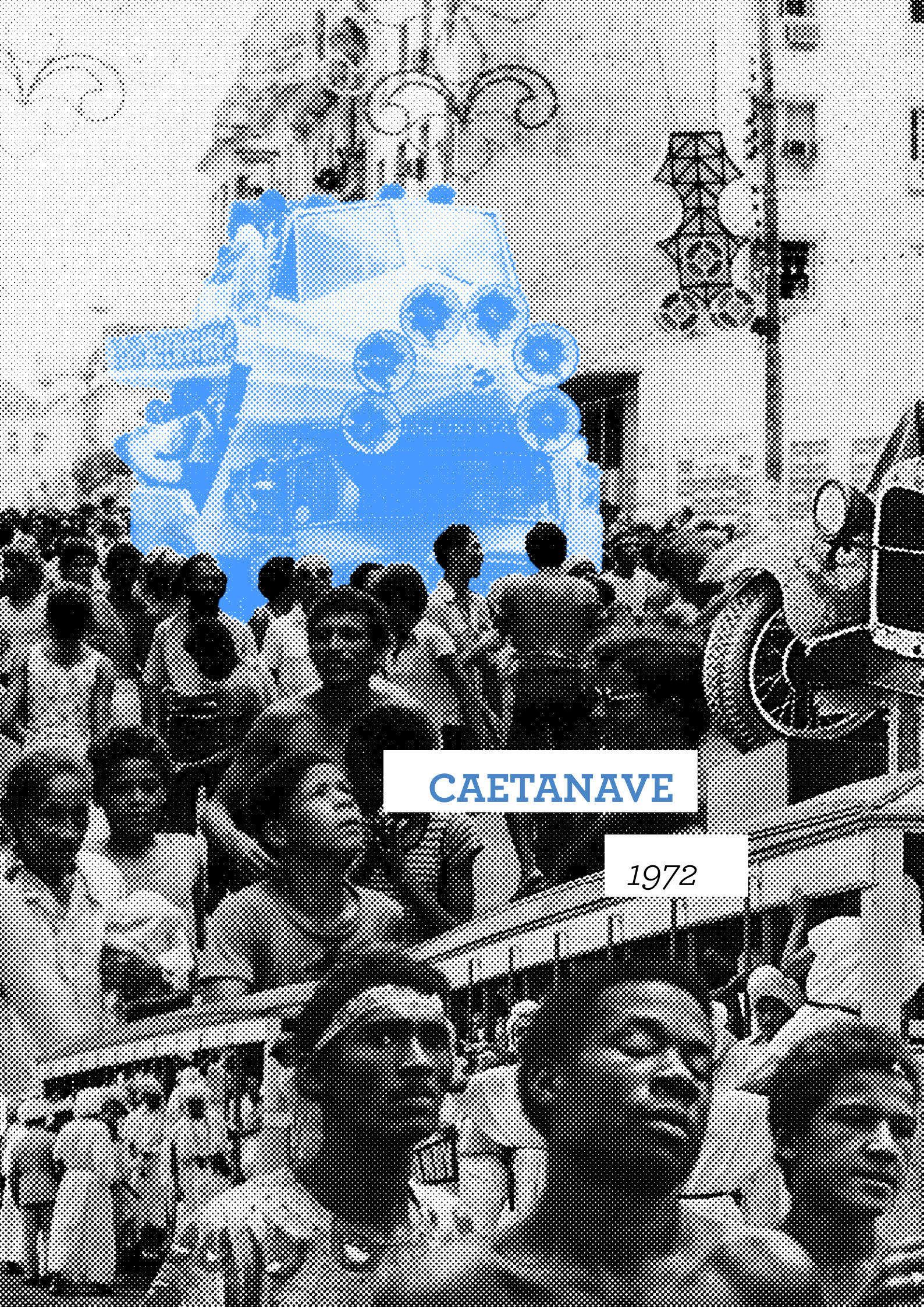
1956 - Brasil  
Concurso de Brasília

1959  
Fim dos CIAMs

1956  
CIAM X

1955 - Brasil (BA)  
Admar Guimarães publica "A Carta de Atenas"





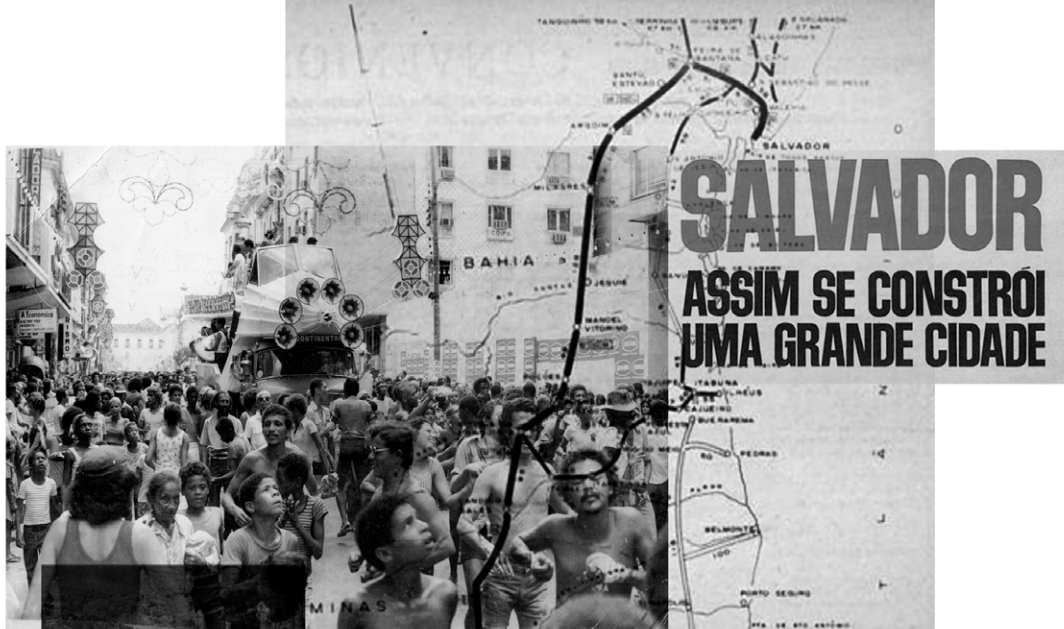
CAETANAVE

1972



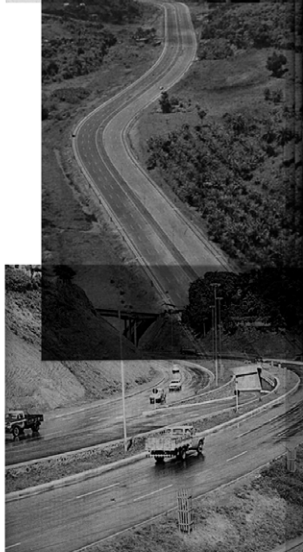
ANO 39  
BAHIA — QUARTA-FEIRA, 16 DE FEVEREIRO DE 1972  
N.º 20.509 R. Correo  
de edição: 15.975

# Carnaval baiano foi atração nacional



## SALVADOR

### ASSIM SE CONSTRÓI UMA GRANDE CIDADE



### Secretaria de Segurança já montou esquema do Carnaval

## CAETANA VE

**TRIO ELÉTRICO TAPAJÓS.**  
"Tri-Campeão do Carnaval da Bahia."  
gravado ao vivo nas ruas do rio.

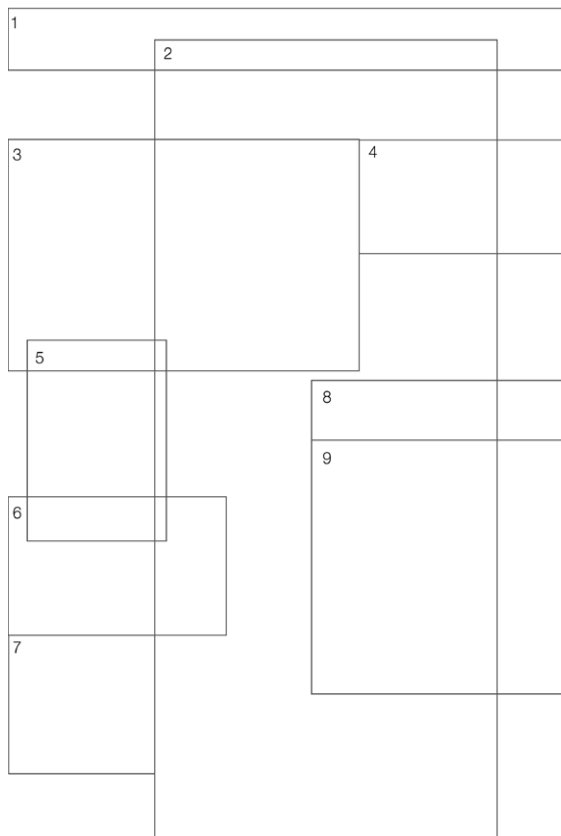
A PARADE — QUARTA-FEIRA, 12 DE FEVEREIRO DE 1972

## O maior Carnaval de rua do Brasil



## Atrás do Trio Elétrico

Percursos histórico-urbanos através de carnavais em Salvador



1. Carnaval baiano foi atração nacional. *Jornal A Tarde*. Salvador, 16 de fev. 1972

2. RIO-BAHIA - Roteiros turísticos e rodoviários do Brasil. *Revista Automóvel Clube*. Rio de Janeiro, 1972

3. Desfile da CAETANAVE pela Rua Chile, em Salvador. Fonte: Arquivo Histórico Municipal de Salvador, 1972

4. Salvador: assim se constrói uma grande cidade. *Revista Manchete*. Rio de Janeiro, 1970

5. A Avenida Antônio Carlos Magalhães, no Vale do Camarogipe, rasga o verde das novas áreas incorporadas à cidade. Tem quilômetros de extensão e 42 metros de largura. *Revista Manchete*. Rio de Janeiro, 1969

6. A Avenida Vale dos Barris acabará com o engarrafamento no centro da cidade. Sua primeira etapa estará pronta ainda neste semestre, valorizando o sistema viário. *O Cruzeiro*. Rio de Janeiro, 1974

7. O maior carnaval de rua do Brasil. *Jornal A Tarde*. Salvador, 12 de fev. 1975.

8. Secretaria de Segurança já montou esquema do Carnaval. *Diário de Notícias*. Salvador, 7 de fev. 1973.

9. Capa do LP “CAETANAVE: Trio Elétrico Tapajós”, *Phonogram*, 1972.

Agora, de volta à Bahia, eu ia pela rua Joana Angélica, a caminho do centro. A atmosfera do carnaval se fazia evidente no número de pessoas na rua e em seu aspecto, e eu chorei emocionado: de repente eu percebia que, até aquele momento, não acreditara que iria ver aquilo tudo de novo. Descemos a Ladeira de São Bento e chegamos à Praça Castro Alves, o núcleo do Carnaval de Salvador. Dali se vê o mar teimosamente mantendo a linha do horizonte contra a confusão de perspectivas provocada pelas ladeiras [...] Depois que o sol se pôs atrás da ilha de Itaparica, algo começou a surgir no topo da ladeira da Montanha. Eu, aparentemente o primeiro a ver, perguntei aos amigos próximos o que seria aquela forma cônica branca que aparecia por trás do vértice da balaustrada, no ponto mais baixo da praça, que é onde ela se encontra com o ponto mais alto da ladeira da Montanha. Não imaginávamos que pudesse ser um trio elétrico - eles não entram na praça por ali e não o fazem em silêncio. Houve uma movimentação para identificar o objeto. Parecia um avião pondo o bico no ângulo da ladeira. Era o caminhão do trio elétrico Tapajós que se apresentava em forma de foguete espacial. Tão logo se mostrou inteiro aos foliões na praça, acendendo suas luzes, os músicos começaram a tocar “Chuva, suor e cerveja”. Imediatamente caiu uma chuva forte que durou a noite toda. A multidão começou a cantar e dançar sob a chuva e eu, chorando e rindo, vi, inscrita no flanco anterior do “foguete”, a palavra inventada pelo pessoal do trio cujo caminhão agora passava bem perto de nós, subindo para a rua Chile: CAETANAVE. O gosto tão tropicalista pelos trocadilhos, por causa da poesia concreta (Joyce!) e dos filmes de Godard, retomado assim pela graça ingênua de pessoas do povo da Bahia, me tocou. Além disso, a imagem da espaçonave, que trazia a mitologia das viagens siderais tão típicas daquela época; o renascimento da grande canção de Carnaval se dando por meu intermédio; o milagre da chuva; tudo compunha uma festa completa de recepção para mim por parte do Brasil que me falava direto ao fundo do imaginário. Quando, horas depois, o trio Tapajós voltava da praça da Sé, eu me aproximei e subi para agradecer [...] Dali eu via os pingos da chuva que brilhavam à luz da decoração das ruas: se olhássemos para cima, tínhamos a perfeita impressão de estar mergulhando aceleradamente, por entre as estrelas, no espaço sideral. Embaixo, na rua, eu via pela primeira vez a multidão do Carnaval de uma distância que revelava sua força e seu mistério. Senti alguma coisa bater em meu rosto que não era uma gota de chuva [...] Apesar da chuva grossa, essa esperança verde voou na direção das luzes do caminhão e veio pousar em mim. Eu então disse para Roberto [Pinho]: “Quer dizer que há esperança?”. Ele respondeu com a alegria tranquila de quem não esperaria por nada menos: “Claro!”<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> VELOSO, Caetano. *Verdade Tropical*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017, p.455.

## Atrás do Trio Elétrico

Percursos histórico-urbanos através de carnavais em Salvador

Se em 1969, em missão pelo governo dos Estados Unidos da América, a nave espacial Apollo 11 aterrissou na Lua e o ser humano pisou em solo lunar pela primeira vez<sup>1</sup>, em 1972, a CAETANAVE, trio elétrico construído por Orlando Campos “Tapajós”, com inspiração nas naves espaciais norte-americanas, alçou voo e subiu pela Ladeira da Montanha em direção à Praça Castro Alves, no Centro<sup>2</sup> da cidade de Salvador, na Bahia. Visto de longe ou de cima, aspecto que inclusive é valorizado nos enquadramentos das fotografias registradas na época, o majestoso objeto alvo, pulsante e iluminado parece flutuar ao atravessar um mar de luzes e de corpos dançantes, como um foguete em trânsito, ao cruzar a cidade em carnaval.

A CAETANAVE homenageava o retorno do exílio do artista Caetano Veloso, que voltava ao Brasil - *back in bahia* - juntamente a outras personalidades que também tinham deixado o país, como Gilberto Gil. Caetano, então, era uma figura central para o ganho de popularidade e notoriedade da música baiana, do carnaval e da invenção local, o trio elétrico, criado ainda em 1951, em Salvador. Desde finais da década de 1960, antes de deixar um Brasil imerso no contexto sombrio da ditadura militar, ele já cantava em uma de suas canções que “atrás do trio elétrico só não vai quem já morreu”, insinuando o grande engajamento e adesão popular que existia em relação ao fenômeno, nesse momento. E se o lançamento da música “Atrás do Trio Elétrico”, ocorrido no Rio de Janeiro em 1969<sup>3</sup>, tornou-se um marco no que concerne à expansão e afirmação da popularidade e visibilidade dessa figura, sobretudo num panorama nacional, a CAETANAVE de 1972 será um acontecimento decisivo para a ampliação e transformação do invento “técnico”, numa outra escala, potência e significância.

Equipada com “92 projetores de som, seis caixas acústicas, 800 lâmpadas coloridas e 450 fluorescentes, tudo isso funcionando em cima de um caminhão

---

<sup>1</sup> A missão, empreendida pela agência estadunidense NASA (National Aeronautics and Space Administration, ou Administração Nacional da Aeronáutica e Espaço), foi realizada no contexto da Corrida Espacial, durante a Guerra Fria, e tripulada pelos astronautas Neil Armstrong e Buzz Aldrin.

<sup>2</sup> O termo “Centro” será utilizado neste trabalho para referir-se especificamente à região na Cidade Alta, próxima ao Pelourinho, à Praça Municipal, à Praça Castro Alves, como em Milton Santos (2012) em “O Centro da Cidade do Salvador”.

<sup>3</sup> A escolha da cidade de lançamento da música é importante para entender a centralidade e visibilidade que a região sudeste do país detinha (e ainda detém) no mercado brasileiro. Muitos artistas, como os próprios Caetano Veloso e Gilberto Gil, deixaram suas terras natais para morar em cidades como São Paulo e Rio de Janeiro, naquele período. Segundo Goli Guerreiro, é só a partir do final da década de 1980, com a ascensão da *axé music*, que “este fluxo migratório se desfaz” (GUERREIRO, 2000, p.156)

de 16 metros de comprimento”<sup>4</sup>, a CAETANAVE parecia querer impor-se perante a multidão, num porte, escala e tecnologias que enfatizavam sua presença no espaço da rua e, de certa forma, tornavam quase inevitável seu protagonismo diante de um público heterogêneo que, com certo espanto e maravilhamento, acompanhava sua aparição eletrizante. Num momento em que Salvador passava por uma série de alterações em seu espaço urbano, que privilegiaram a dimensão da circulação rodoviária na cidade tal qual empreendida pelos veículos automotores, um caminhão de marca *Mercedes* atravessou as ruas lotadas da capital baiana, durante o carnaval. Em sua presença maquínica-automobilística imponente, ao locomover-se pelo asfalto da cidade, ao invés de provocar algum afastamento ou receio popular, numa possível ojeriza ou estranhamento à seu poderio técnico, estético e sonoro; o trio elétrico parecia atrair a massa de foliões carnavalescos para que, nessa configuração diferenciada de seu cotidiano, ocupassem as ruas junto a ele, *trieletrizados*<sup>5</sup>.

A CAETANAVE se insere num momento em que Salvador, assim como outros centros urbanos brasileiros, passava por um processo de transformações e mudanças muito associadas à lógicas autoritárias de intervenção no espaço, no contexto antidemocrático da ditadura militar. O período compreendido entre finais da década de 1960 e a de 1970 marcou um momento intenso de metropolização da cidade, que a atravessou em seus mais diversos âmbitos, alterando muitas de suas paisagens, dinâmicas e centralidades. O aumento populacional e seu primeiro milhão de habitantes, a construção de uma série de novos equipamentos e infraestruturas urbanas, o fortalecimento de suas conexões rodoviárias intra e interurbanas, sua expansão territorial e a implantação de indústrias em sua recém-constituída Região Metropolitana de Salvador (RMS); são alguns dos acontecimentos que insinuam o panorama de mudanças que pairou sobre a cidade no período, e que apontam transformações significativas.

Essa série de acontecimentos parecia querer criar uma nova imagem da capital baiana, numa tentativa de desvencilhá-la de seu aspecto antigo, muito atrelado à sua região central, próxima a área do Pelourinho. Muitas das transformações e dos elementos implementados se localizavam nesses novos territórios para onde a cidade crescia e se expandia, e que naquele momento eram relativamente

---

<sup>4</sup> Watts e macetes. *A Tribuna*, São Paulo, 29 de fev. 1973

<sup>5</sup> O termo é constantemente utilizado por autores e estudiosos do carnaval baiano como, por exemplo, Ordep Serra (2009), Paulo Miguez (1996) e Fred Góes (1981), para designar o efeito do trio elétrico sobre as pessoas que o acompanham.



distantes de seu Centro, que ainda mantinha um acervo urbano e arquitetônico essencialmente colonial e imperial. Mas se a dita cidade moderna se expandia se afastando para longe de seu Centro, essa mesma região passou a ser alvo de interesses de outra ordem que passaram a operar sobre seu acervo. Assim, se por um lado o período foi caracterizado pelo desejo do progresso e da modernização de Salvador, sobretudo em seus novos bairros e regiões, por outro lado, ele também marcou o início do estabelecimento de uma série de outros interesses sobre a cidade, e mais especificamente sobre sua região central.

Esses interesses estavam relacionados à nova dimensão do turismo que ganhava fôlego não somente no cenário soteropolitano mas também no nacional, e que começava a valorizar comercialmente os elementos considerados - ou viriam a ser considerados - patrimônios históricos e culturais brasileiros. O turismo fazia parte de um engendramento nacional mais amplo que se elaborava naquele momento sob a égide oficial da Empresa Brasileira de Turismo, criada em 1966, e que passou a ter fortes reverberações nas cidades, tornando-se uma meta importante para Salvador e suas administrações. Ele perpassou muitos elementos soteropolitanos, inclusive e especialmente o seu carnaval, que se estabeleceu como o ponto máximo da temporada turística baiana, durante o verão, e ano após ano atraía milhares de foliões para sua capital, interessados principalmente em conhecer a nova forma de brincar nas ruas criada pelo trio elétrico.

A presença massiva dos turistas em Salvador também foi proporcionada e facilitada pela expansão da indústria automobilística e da malha rodoviária brasileira, que cresceu de maneira vertiginosa durante a década de 1970, estabelecendo-se como principal modal de transportes do país, nas mais diversas categorias. Muitas vias foram construídas, asfaltadas ou duplicadas no período, construções que se aliavam a aspectos políticos e econômicos mais amplos que faziam parte de interesses do regime militar brasileiro. Para o contexto soteropolitano, é fundamental citar o caso da duplicação da rodovia Rio-Bahia, em 1973, que conectava as duas antigas capitais brasileiras e consistia num vetor de ligação fundamental entre Salvador e as regiões mais ao sul do Brasil. Sua duplicação nesse período, poucos anos após a finalização do asfaltamento da via anterior, insinua sua grande importância e adesão no cenário nacional naquele momento, inclusive no que diz respeito ao fluxo turístico no país.

Para além de um tributo ou de um trio elétrico meramente temático e restrito ao carnaval de 1972, a CAETANA VE pode ser abordada e inserida num

panorama de modificações políticas, sociais, estéticas e urbanas mais profundo, e também será em si mesma um ponto decisivo de mudanças, sobretudo para os desdobramentos do carnaval soteropolitano e sua relação com a cidade de Salvador. Se, por um lado, ela consagrou o trio elétrico nacional e até internacionalmente, representando um momento histórico fundamental para a festa baiana, reunindo milhares de foliões pelas ruas da cidade, por outro lado, acabou lançando as bases para uma trama de negócios que se estabeleceu sobre o carnaval soteropolitano, voltada fortemente ao seu aspecto comercial e econômico, em detrimento de suas potencialidades enquanto festa popular. De mesmo modo, ao concentrar de maneira decisiva as atenções do carnaval na região do Centro, atraindo uma quantidade expressiva de turistas, ela também colaborou, de certa forma, com a afirmação do Centro de Salvador enquanto grande pólo turístico da cidade, aspecto que se desenvolvia nesse mesmo momento.

No entanto, apesar de todos esses acontecimentos, a CAETANAVE também não deixa de ser um grande símbolo, um trio elétrico disparador dos movimentos de apropriação das ruas da cidade, durante a ditadura militar, ocupada e praticada de outras formas possíveis pela multidão, nas subversões e potencialidades transformadoras que esse objeto complexo pode ser capaz de disparar. Apesar de todos os interesses, o vigor estético e político da CAETANAVE lança luzes sobre outras formas possíveis de afirmação, criação e resistência nas cidades, como vislumbrado e elaborado especialmente por seu homenageado Caetano Veloso e pelo grupo tropicalista, sendo capaz de desestabilizar certas lógicas dominantes no contexto dos fazeres da cidade e do urbanismo, para dizer e afirmar que sim: sempre há esperança.

\*\*\*

## Centro, centralidades e *boom* turístico

Conciliar o passado, no que ele tem de permanente, com o futuro, tem sido um desafio enfrentado pelo prefeito Clériston Andrade, em Salvador, com uma diretriz que se resume em "planejar e executar obras de infra-estrutura para a expansão geográfica da cidade". Com pouco mais de um milhão de habitantes, Salvador é uma das poucas cidades da América Latina que concilia a concepção de obras arquitetônicas arrojadas, e dentro dos padrões mais avançados, com a sua atmosfera colonial, respirada em cada ladeira, beco, casarão, igreja ou museu, sem, com isso, perder a sua unidade como célula urbana em franco progresso. [...] Salvador é um dos maiores centros de atração turística do país, e a Prefeitura não é insensível a esta constatação. No setor, a sua atuação vai desde uma participação efetiva, ao lado do Estado, na recuperação do Pelourinho, o maior conjunto arquitetônico colonial da América Latina, até a implantação de uma infra-estrutura que permitirá à cidade, já nesta temporada de verão, receber, segundo os técnicos, perto de 25 mil turistas, que aqui terão uma estadia tranquila [...] Em todos os aspectos, Salvador se veste para o ano 2000. As largas avenidas, trevos elevados, viadutos, não se separam da paisagem colonial da velha Salvador, aos poucos sendo restaurada, porque, acima de tudo, está o homem para quem se dirige o esforço administrativo do Executivo municipal, preocupado em conciliar o passado, o presente e o futuro, dentro dos novos padrões urbanos<sup>6</sup>.

O trecho acima foi retirado de uma notícia do *Jornal do Brasil*, publicada em dezembro de 1971, que procurava traçar uma espécie de panorama sobre os principais acontecimentos que ecoavam no cenário de Salvador, naquele período. A capital baiana se transformava, crescia em população e se expandia em outras direções, com mudanças que eram relativas não somente ao seu espaço físico, mas também a uma série de outras lógicas e interesses que começavam a operar na cidade. Intitulada "Prefeitura enfrenta desafio conciliando passado e futuro", a notícia jornalística, de antemão, já insinua que a harmonia e articulação entre essas duas instâncias urbanas espaço-temporais, passado e futuro, era um desafio importante enfrentado pelos poderes públicos, naquele momento presente da cidade. Se, por um lado, Salvador passava por uma série de modificações e reformas que buscavam sua modernização, com a construção

---

<sup>6</sup> Prefeitura enfrenta desafio conciliando passado e futuro. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro, 17 de dez. 1971.

de novos equipamentos e infraestruturas que desejavam adequá-la aos "novos padrões urbanos", por outro lado, a capital baiana também atentava o seu olhar para as novas possibilidades e potencialidades, especialmente turísticas e econômicas, vislumbradas em seu patrimônio histórico e cultural, sobretudo no que tangia à sua região central.

Desde a criação inovadora do trio elétrico, ainda na década de 1950, o carnaval soteropolitano já vinha ganhando destaque e popularidade no cenário nacional, com essa nova forma de brincar nas ruas. A CAETANAVE, em 1972, será um ponto de inflexão crucial para os desdobramentos dessa festa, principalmente em sua visibilidade externa e relação com as políticas contemporâneas de patrimônio e desenvolvimento turístico, atraindo as atenções da mídia e um número crescente e expressivo de visitantes para Salvador, durante sua temporada mais atrativa e relevante que era o verão. A partir desse momento, há a consolidação do trio elétrico como a grande expressão e símbolo do carnaval soteropolitano e, de certa forma, a ascensão dessa figura e desse carnaval a um outro patamar, dimensão que viria a modificar, essencialmente, a relação da festa com a cidade, sobretudo em suas premissas sócio-espaciais, concentrando o carnaval, ainda mais, na região do Centro. Ademais, essa consolidação hegemônica do trio elétrico, além de modificar estruturalmente as bases do carnaval soteropolitano, também acarretou no encolhimento, invisibilidade ou até desaparecimento de outras manifestações carnavalescas, que não sobreviveram ao seu poderio técnico, estético, sonoro e massivo, assim como seu protagonismo no espaço da rua.

Desde finais da década de 1960, Salvador vinha sofrendo diversas mudanças que acarretaram numa nova estruturação espacial da cidade, com sua expansão territorial e a alteração de muitas de suas dinâmicas sociais, econômicas e urbanas. Uma série de estudiosos como Ana Fernandes (1995), Heliódoro Sampaio (1999), Marco Aurélio Gomes (1995) e Milton Santos (1995), destacam esse período como uma terceira subetapa de seu processo de desenvolvimento urbano. A capital baiana passou de 417 mil habitantes, em 1950, para mais de 1 milhão em 1970, crescimento que também se deu em termos de concentração populacional em relação ao estado da Bahia e, conseqüentemente, de adensamento e extensão de sua malha territorial urbana (SAMPAIO, 1999). O avanço do processo da metropolização de Salvador, inclusive com a sua própria constituição enquanto Região Metropolitana (RMS), em 1973, e em

concomitância ao que vinha ocorrendo em muitas outras capitais brasileiras<sup>7</sup>, marcou um novo ciclo de transformação da cidade, de novos tipos e escalas de intervenção e equipamentos urbanos.

Avenidas, viadutos, *shoppings centers*, centros empresariais e administrativos, indústrias, rodoviária e aeroporto se modernizaram e disseminaram no período, muitos dos quais sob a égide modernista, atrelados a um engendramento político e econômico mais amplo, de interesse local e também nacional. A capital baiana, e primeira capital do Brasil, historicamente ainda carregava um certo estigma de uma cidade velha, antiga e anacrônica, muito associada ao seu Centro histórico, de tecido urbano e edifício essencialmente colonial. Nesse sentido, para além das reformas, muitas foram as iniciativas que também buscaram lançar uma outra imagem de cidade, nova e moderna, sobretudo vinculada a outras regiões e equipamentos de Salvador que passavam por grandes reformas urbanas. Em seu ar de novidade, também se alinhavam aos interesses de uma especulação imobiliária que começava a delinear-se sobre a cidade, ampliando-se especialmente em direção à orla. Manchetes como "A Nova Salvador"<sup>8</sup>, "Salvador tem espaço ilimitado para crescer"<sup>9</sup>, "O feitiço do progresso soteropolitano"<sup>10</sup>, aliadas a fotografias das reformas e das novas construções, se avolumavam em revistas e jornais da época e pareciam comemorar, extáticos, cada nova transformação empreendida.

Os arquitetos e historiadores Ana Fernandes e Marco Aurélio Gomes identificam, nesse período, o desenvolvimento de três processos a nível urbano em Salvador, em grande parte interligados entre si, e relacionados a muitas dessas mudanças: a privatização de terras públicas, permitindo a mercantilização do solo urbano e crescimento do setor e da especulação imobiliária<sup>11</sup>; a ampliação do sistema viário, com a proliferação das avenidas de vale<sup>12</sup> e a possibilidade de expansão e deslocamento urbano em diversas direções; e, por fim, a desterritorialização

---

<sup>7</sup> Podem ser citados exemplos como a criação da Região Metropolitana de São Paulo, em 1973, da Região Metropolitana do Recife, também em 1973, e da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, estabelecida em 1974.

<sup>8</sup> A Nova Salvador. *Revista Manchete*. Rio de Janeiro, 1974.

<sup>9</sup> Salvador tem espaço ilimitado para crescer. *Revista Manchete*. Rio de Janeiro, 1971.

<sup>10</sup> O Feitiço do Progresso Soteropolitano. *Revista Manchete*. Rio de Janeiro, 1974.

<sup>11</sup> Os autores chamam a atenção para o fato de que até o final da década de 1960, grande parte das terras urbanas de Salvador ainda pertencia aos poderes públicos ou às ordens religiosas (FERNANDES, GOMES, 1995).

<sup>12</sup> A gestação das avenidas de vale pelo EPUCS será retomada no capítulo 3, FOBICA, dessa dissertação.

do Centro, sobretudo após a criação do Centro Administrativo da Bahia, em 1970. Segundo os autores, esses novos eixos de expansão "darão origem a uma nova estruturação espaço-territorial de Salvador" (FERNANDES, GOMES, 1995, p.50), denunciando a considerável dimensão e alcance dessas transformações na capital baiana, em seus mais diversos âmbitos.

A implantação de alguns elementos específicos merecem destaque, sendo tidos como peças cruciais para a constituição dessa nova estruturação da cidade. O Centro Industrial de Aratu (CIA), em 1967, e o Complexo Petroquímico de Camaçari (COPEC)<sup>13</sup>, em 1978, nos arredores de Salvador, ou em sua Região Metropolitana oficialmente delimitada pela Lei Complementar 14/1973, foram acontecimentos fundamentais para o desencadeamento de um processo de intensas transformações na urbanização da capital baiana (SAMPAIO, 1999). Do mesmo modo, a construção de equipamentos como o Centro Administrativo da Bahia (CAB) (1970), o novo Terminal Rodoviário de Salvador (1974) e o *Shopping Center Iguatemi* (1975)<sup>14</sup>, também são essenciais no entendimento das alterações de muitas dinâmicas. Essas construções, além de insinuarem novas modalidades e setores de atividades que passavam a atuar em Salvador, também apontavam para a ocupação de outros territórios e delineavam o estabelecimento de novas centralidades, múltiplas, dispersas e monofuncionais, pela cidade (SANTOS, 1995).

Essa conjuntura de acontecimentos irá atravessar, de maneira fundamental, as dinâmicas, funções e o que se entendia por centro e centralidade, em Salvador, até então. Nos parâmetros da época, esses novos equipamentos localizavam-se em regiões relativamente distantes do Centro tradicional, que até então reunia suas principais atividades econômicas, comerciais e administrativas. Com as novas infraestruturas, houve uma migração paulatina dessas atividades para outras áreas da cidade, que, aos poucos, deixava para trás sua configuração monocêntrica para constituir-se enquanto policêntrica, com o surgimento de

---

<sup>13</sup> Sobre a construção de um polo petroquímico na Bahia, é interessante pontuar as articulações decisivas empreendidas entre alguns políticos locais e o regime militar, entre eles Antônio Carlos Magalhães, e também a resistência de certos setores à uma instalação desse porte em terras nordestinas. Nas palavras do historiador Cid Teixeira, "esta vitória esteve relacionada à conquista dos políticos locais - Luiz Viana Filho e mais tarde Antônio Carlos Magalhães - junto aos militares [...] uma decisão política, de governo, desafiando toda a lógica de mercado. Se dependesse dos empresários nacionais e internacionais, jamais teria o complexo se instalado na Bahia" (TEIXEIRA, 2009, p.270).

<sup>14</sup> O Shopping Iguatemi de Salvador foi o primeiro grande centro comercial da cidade e do estado, sendo o segundo *shopping* a ser construído no Brasil, ficando atrás apenas do Shopping Iguatemi de São Paulo, inaugurado em 1966.

novos núcleos de urbanização em outras regiões<sup>15</sup>. Ademais, é possível notar que a elaboração e constituição dessas novas centralidades urbanas também ocasionou numa certa especialização e distribuição espacial de usos e atividades, sobretudo no que concernia às relações entre o "novo" e o "velho" centro. Nas palavras do geógrafo baiano Milton Santos, "o centro novo aparecia por várias razões como um elemento que levava à ruína mais rápida do centro velho [...] cada um sendo representativo de um feixe de funções urbanas" (SANTOS, 1995, p.24).

Assim, essas mudanças tensionaram de maneira fundamental o Centro de Salvador, região a partir da qual se desenvolveu a cidade, em seus mais diversos âmbitos, território que passou a ser alvo de interesses e apropriações de outra ordem, sobretudo turísticas e patrimoniais. Ruas, praças e edifícios que outrora foram considerados como símbolos e representativos da riqueza de Salvador, naquele momento eram vistos como sinônimo de atraso e decadência, como se não fossem mais aptos a desempenhar alguns usos e funções empreendidos, especialmente, pelos poderes públicos e pelas classes sociais mais abastadas. Locais como a Avenida Sete de Setembro e a Rua Chile, zonas tradicionais do comércio baiano - e onde historicamente concentravam-se as grandes manifestações carnavalescas - perdiam paulatinamente sua importância para os novos centros comerciais como o Shopping Iguatemi. Essas imagens sobre o território também se inserem numa determinada lógica urbana que se constitui a partir de oposições binárias como entre o novo e o velho, o moderno e o arcaico (JACQUES, 2021), e desempenharam um papel fundamental no desejo de criação de outros centros, sob outras égides funcionais e formais, num pensamento que associou esses espaços a um certo ideal de modernidade desejada para a cidade, a "Nova Salvador".

Ao longo dos séculos, a capital baiana havia se constituído ao entorno de um único centro polifuncional, focalizado nas dinâmicas entre a Cidade Alta e a Cidade Baixa, e que historicamente concentrou as principais atividades soteropolitanas. Com a criação de novos núcleos em outras localidades da cidade, processo que se iniciou de maneira tímida ainda na década de 1950 mas que ganhou fôlego

---

<sup>15</sup> É interessante a colocação de Milton Santos sobre a relação entre os *shoppings centers* e o surgimento de novos núcleos e centralidades pelas cidades brasileiras, inclusive pontuando a articulação empreendida entre esses estabelecimentos e os poderes públicos. Em suas palavras, "todo esse conjunto levando a criação de novas formas de centralidade, inclusive os *shoppings centers* que fizeram o papel, nas cidades brasileiras, de pioneiros da especulação imobiliária sustentada pelos cofres públicos" (SANTOS, 1995, p.20).

a partir de finais da década de 1960, houve a transferência de grande parte dessas atividades para outras regiões. Essa mudança ocasionou, de certa forma, numa fragmentação do Centro em seus usos, ocupações e dinâmicas, e também no surgimento de outras centralidades pela cidade, alinhadas à uma série de outras funções como o transporte e o consumo. Sobre essas novas constituições urbanas, Milton Santos coloca que:

Diante desse centro que se foi afirmando durante séculos, resultado da organicidade da vida urbana e da vida regional imediata e da vida regional distante, de repente se decide criar um novo centro, um centro completamente artificial, como chamávamos antigamente, hoje o novo centro de Salvador, que igualmente teria uma localização excêntrica se a realidade dos transportes não fosse outra (SANTOS, 1995, p.15).

Através das palavras do geógrafo, cuja tese de doutorado de 1958 deteve-se no *Centro da Cidade do Salvador*, é possível entender que a construção e constituição desse novo centro, e de toda a conjuntura a ele atrelada, havia sido empreendida, de certa forma, de maneira arbitrária e desalinhada com relação às dinâmicas que já existiam em Salvador, e que se constituíam de maneira mais orgânica e paulatina sobre o território, vinculadas ao cotidiano da cidade. Nesse sentido, a elaboração de um novo centro artificial, criado quase que sob a noção de tábula rasa<sup>16</sup>, em regiões até então pouco ocupadas da cidade e afastadas de seu centro original, também se alinhava à certa filosofia urbanística moderna, ou "aos novos padrões urbanos" desejados por seus dirigentes. A partir dessa criação é possível perceber as articulações que eram elaboradas entre as intervenções dos poderes públicos e os interesses da iniciativa privada, que se constituíam de maneira cada vez mais marcada no território urbano, sobretudo nas regiões que passavam por maiores reformas e transformações. Ademais, também é notável a formação de todo um engendramento mais amplo que se constituía ao redor dessas intervenções para lhes fortalecer, sobretudo no que diz respeito à facilitação de seus acessos, com a construção de infraestruturas viárias que lhes favoreciam.

---

<sup>16</sup> Sobre os planos de expansão de Salvador, é interessante mencionar a consultoria prestada por Lúcio Costa a alguns dos projetos urbanos. Numa matéria de revista em que se comemorava a "Nova Salvador", lia-se que: "Ao lado da velha Salvador está sendo construída uma nova Salvador, que Lúcio Costa criou e o Governador Antônio Carlos Magalhães está realizando. Lá estará o novo Centro Administrativo, a sociedade baiana e o mais avançado Shopping Center da América Latina - o Iguatemi/Bahia". Para onde a Bahia vai. *Revista Manchete*. Rio de Janeiro, 1974, p.155. A construção de uma nova cidade, em detrimento de sua velha versão, passava então pelas mãos do urbanista de Brasília, a nova capital do país construída sob a noção de tábula rasa, insinuando à que parâmetros urbanísticos estas intervenções se aproximavam.



Assim, o complexo cenário urbano que se constituía em Salvador, nesse momento, era marcado por uma série de nuances e interesses diversos que se estabeleciam de maneiras distintas pelas regiões e novas centralidades que se espalhavam pela cidade. Por um lado, alinhada a certos discursos de progresso e modernização urbana, a capital baiana cresceu e se expandiu em outras direções mais afastadas de seu Centro, construiu equipamentos, novas zonas residenciais para as classes médias que deixaram os bairros centrais, e tentou se firmar como a "Nova Salvador". Mas se esse discurso, muitas vezes, tentou desvencilhar a imagem soteropolitana de seu acervo antigo e essencialmente colonial, sobretudo no que diz respeito à migração de atividades e dinâmicas cotidianas da cidade para outros locais; por outro lado, é esse mesmo acervo que passou a ser alvo de especulações de outra ordem e abordagem, ligadas à um contexto turístico, patrimonial e econômico que ganhava força e relevância no panorama local e nacional, e que modificou fundamentalmente os interesses e atuações relacionados à região central.

É importante sinalizar que essa aliança que se constituía entre cultura, turismo e economia não era exclusiva de Salvador, da Bahia, e nem do Brasil, mas fazia parte de uma estruturação mais ampla que ganhava destaque nesse momento, com raízes a nível global e sobretudo ocidental. Quando escreveu "A Sociedade do Espetáculo" na França, em 1967, o teórico Guy Debord já apontava as articulações que estavam sendo empreendidas entre a cultura e o consumo, colocando que a primeira estaria se constituindo enquanto uma mercadoria importante dentro do que chamou de "sociedade espetacular". Desde esse momento, o francês vislumbrava que "a cultura deve desempenhar na segunda metade do século XX o papel motor no desenvolvimento da economia" (DEBORD, 2017, p.151), denunciando a magnitude que ela poderia vir a ter, e também os riscos e perigos que essa mesma relevância e visibilidade poderia trazer para a própria cultura.

No cenário brasileiro, o país vivia um momento significativo de fomento ao turismo e, em 1966, são criados pelo governo nacional a Empresa Brasileira de Turismo (EMBRATUR) e o Conselho Nacional de Turismo (CNTur), evidenciando a adoção dessas políticas de investimento na área, como um dos fatores importantes para impulsionar a economia da época. Essas políticas nacionais viriam a reverberar diretamente nos centros urbanos, principalmente nas capitais, uma vez que, dentre os maiores interesses do Estado estavam o rico patrimônio histórico e cultural de muitas cidades brasileiras, especialmente sua primeira capital, Salvador. Ademais, no contexto da ditadura militar, a

valorização desse patrimônio nacional também se aliava a outros discursos políticos que buscavam, por um lado, reafirmar uma certa ideologia ufanista de Brasil e da construção de uma "identidade nacional" e, por outro, escamotear e tirar do foco as diversas problemáticas graves enfrentadas pelo país, no período repressivo (SCHWARCZ, STARLING, 2018).

O enorme potencial turístico vislumbrado no Centro, sobretudo no conjunto arquitetônico e urbano colonial da área do Pelourinho, a partir do que foi considerado como patrimônio histórico e cultural da cidade, passou a chamar a atenção, nesse momento. Igrejas, casarões e sobrados, muitos dos quais remontavam ao período colonial soteropolitano e brasileiro, que para outros discursos e atividades eram considerados antiquados e obsoletos, começaram a atrair os holofotes e interesses turísticos locais e nacionais, públicos e privados. A partir desse momento, ele será levado em consideração em praticamente todos os planos e projetos para o que viria a ser o Centro Histórico de Salvador, "alguns com preocupações explicitamente turísticas, outros nem tanto, mas sem contudo perderem de vista esta possibilidade" (FERNANDES, GOMES, 1995, p.52)

E nesse contexto, é indispensável destacar a atuação do político baiano Antônio Carlos Magalhães<sup>17</sup> nas articulações empreendidas na cidade com relação ao turismo. Desde sua primeira administração como prefeito de Salvador, entre os anos de 1967 e 1970, ACM, alcunha (dentre outras) pela qual o político ficou conhecido, já vinha adotando uma série de medidas para a cidade que levavam em consideração o grande potencial de seu viés turístico, inclusive com a submissão, ainda em finais da década de 1960, de projetos relativos ao Pelourinho ao órgão internacional da UNESCO<sup>18</sup>. Em 1970, é elaborado, por

---

<sup>17</sup> E também é inevitável não citar o legado deixado pelo político na cidade, associando sua atuação durante esse período com o trabalho desenvolvido por seu neto e sucessor, Antônio Carlos Magalhães Neto, algumas décadas depois. Como prefeito reeleito da capital baiana, entre os anos de 2013 e 2021, Neto teve uma atuação fortemente ligada ao aspecto turístico, com a construção e reforma de uma série de equipamentos voltados a esse interesse como museus, hotéis e igrejas, dentre muitas outras atividades que perpassam muitos âmbitos de Salvador, inclusive o seu carnaval.

<sup>18</sup> A UNESCO, Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura, foi criada após o fim da Segunda Guerra Mundial, em 1945. Na década de 1970, passou a ter uma atuação mais expressiva no âmbito do Patrimônio Histórico e Cultural Mundial, entendendo que essa dimensão estaria ameaçada numa série de cidades e países, devido ao avanço do desenvolvimento da vida social, econômica e urbana. Em 1972, houve a Convenção para a Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural, e em 1976, foi criado o Comitê do Patrimônio Mundial. Esses acontecimentos denunciam as articulações políticas que estavam sendo elaboradas, numa escala global, em relação a esses conjuntos patrimoniais. O Centro Histórico de Salvador foi considerado Patrimônio da Humanidade pela UNESCO em 1985.

recomendação do Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID, o primeiro plano estadual do setor, denominado Plano de Turismo do Recôncavo – PTR, documento que, segundo Paulo Miguez, "elege o turismo como uma atividade prioritária para a economia baiana e traça diretrizes para uma política estadual de turismo articulada ao desenvolvimento econômico do Estado" (MIGUEZ, 2002, p.244). Essa atuação foi endossada e ganhou novos contornos e escalas a partir do primeiro mandato de ACM como governador do Estado da Bahia, entre 1971 e 1975.

Um velho sonho do Sr. Antônio Carlos Magalhães, que ele não pode realizar como prefeito, mas que espera concretizar como futuro Governador do Estado da Bahia, é o aproveitamento turístico de toda a área em que está compreendido o bairro do Pelourinho, com suas casas coloniais que lembram todo um período da nossa História. O Sr. Antônio Carlos Magalhães, ainda como prefeito de Salvador, chegou a elaborar um plano turístico para conservação do Pelourinho, que submeteu à UNESCO. Infelizmente, não conseguiu naquele organismo internacional os recursos desejados. Mesmo assim, o Sr. Antônio Carlos Magalhães não esmoreceu no seu propósito, pois continua fixado na ideia do aproveitamento do Pelourinho para fins turísticos. Para tanto, já está tentando, desde já, ver se consegue recursos junto ao Ministério da Indústria e do Comércio, especialmente da EMBRATUR. O seu projeto original consiste na aquisição de todos os imóveis situados no Pelourinho e o seu aproveitamento pelo comércio que lida com turistas, como lojas, boutiques, companhias de transporte, bancos, casas de câmbio e até mesmo pequenos hotéis. O governo estadual concederia uma série de estímulos para que o Pelourinho passasse a se constituir no centro turístico-comercial mais importante de Salvador, preservadas as linhas arquitetônicas e belezas próprias do local.<sup>19</sup>

O turismo começou a sobressair-se como uma atividade importante para a economia de Salvador, ganhando destaque e prioridade nas políticas públicas, e também numa série de medidas adotadas, sendo chamado de a "indústria-sem-chaminés" (SAMPAIO, 1999, p. 119). Em 1967, ainda no início da administração municipal carlista, é criada pelo governo estadual a Fundação do Patrimônio Artístico e Cultural<sup>20</sup> que, desde as primeiras medidas, parecia querer vincular, indissociavelmente, o patrimônio cultural da capital baiana ao seu potencial e viés turístico e financeiro (FERNANDES, GOMES, 1995). Em 1970, é elaborado o Plano de Turismo do Recôncavo, e em 1968, houve a criação da Hotéis da Bahia

---

<sup>19</sup> Pelourinho. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro, 7 de set. 1970.

<sup>20</sup> Atual Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia (IPAC).

S. A.<sup>21</sup>, para superar o déficit e fomentar o setor hoteleiro no Estado, e também da Superintendência de Turismo do Salvador (SUTURSA). A cidade acompanhou o rápido desenvolvimento do setor e a construção de grandes hotéis, como o Grande Hotel da Barra e o Othon Palace Hotel, no bairro de Ondina<sup>22</sup>. Se em 1969, o turismo correspondeu a 0,8% da renda interna do Estado da Bahia, em 1973, esse montante já se aproximava dos 4%, desenvolvimento que visava "atender à determinação do governador Antônio Carlos Magalhães: turismo, meta prioritária na administração"<sup>23</sup>.

Todavia, é imprescindível fazer uma pequena pausa para iluminar uma outra camada essencial que também se desenvolvia nesse momento, e que complexifica os discursos e a atuação turística, sobretudo por parte dos poderes públicos, sobre o Centro de Salvador. O contexto de um determinado esvaziamento funcional que de fato se deu na região, e que começou a desenvolver-se desde a década de 1950. Ele se refere, essencialmente, a dinâmicas e atividades desempenhadas por determinada parcela da população mais favorecida economicamente. Em meio a migrações para outros locais e centralidades espalhados pela cidade, que geraram uma certa falta de interesse comercial e residencial na região central; e o novo engendramento turístico e econômico que desejava se estabelecer no local, alavancado por conjunturas mais amplas; veio sendo empreendida, progressivamente, uma ocupação do Centro de Salvador por outra parte de sua população, sobretudo a negra e pobre, mais vulnerável da cidade.

Esses corpos e presenças, muitas vezes, eram tidos como incômodos, indesejados e preteridos, eram frequentemente invisibilizados no cotidiano, numa abordagem que partia do princípio de que eles não se adequavam ao ideário urbano que Salvador buscava construir naquele momento. Nesse sentido, a própria possibilidade de ocupação de estruturas do Centro, por parte dessas populações, também lança luzes sobre uma certa falta de importância

---

<sup>21</sup> A Hotéis da Bahia S. A. sofreu uma reorganização estrutural em 1973, se tornando a Empresa de Turismo da Bahia S.A. - Bahiatursa. Em 2014, se tornou Superintendência de Fomento ao Turismo do Estado da Bahia.

<sup>22</sup> "Ao longo dos anos 1970 a ação do governo estadual se desenvolveu em duas frentes, ambas voltadas para o que era considerado como pontos de estrangulamento do turismo baiano. Uma - num processo semelhante ao que levava à implantação do Centro Industrial de Aratu, a articulação com a EMBRATUR visando a concessão de generosos benefícios fiscais da Sudene e do Banco do Nordeste para a implantação de empreendimentos hoteleiros de grande porte no Estado. A outra, a implementação de uma forte e agressiva ação de marketing dirigida, principalmente, para os estados da região Sudeste, o maior centro emissor de fluxo turístico para a Bahia" (MIGUEZ, 2002, p.245).

<sup>23</sup> Turismo na Bahia cresce 30% ao ano. *Diário de Notícias*. Rio de Janeiro, 3 de abr. 1974.

que pairou sobre essa região em determinado momento, uma vez que essas populações, historicamente, foram postas à margem da maioria dos interesses e dos processos urbanos hegemônicos, muitas vezes sendo alvo de repressão e perseguição, ou até mesmo de expulsão de certas regiões, e sendo associadas, sistematicamente, aos territórios urbanos considerados degradados ou em decadência. Assim, as atuações que tentavam estabelecer o Centro da cidade como uma centralidade turística não se deram de maneira consensual, sem disputas e resistências, uma vez que a ocupação entrava em conflito constante com esse interesse, sendo considerada um empecilho indesejado para o desenvolvimento da cidade.

E num contexto urbano de incessantes obras, que se transformava a todo momento, é interessante pontuar, a partir da leitura de autores como o fotógrafo francês Pierre Verger e o historiador Washington Drummond, que foi justamente essa ocupação marginal do Centro de Salvador que parece ter proporcionado, de certa forma, uma preservação de seu aspecto formal e tipológico<sup>24</sup>. Segundo os autores, a presença dessa população na região teria inibido o interesse e a atuação da especulação imobiliária em prol da dita modernização da cidade, sendo "o que provavelmente preservou o Pelourinho de ser desfigurado pela invasão dos edifícios modernos [...] resistindo vitoriosamente à vaga de modernização dos prédios da cidade e à proliferação dos 'espigões' promovida por empresários ávidos de grandes lucros financeiros" (VERGER, 1980, s/p). O fotógrafo ainda traz um relato sobre as mudanças significativas que observou no Centro, enquanto morador da área, com o passar do tempo:

Depois de terem sido, em séculos passados, a moradia dos Viscondes e dos Barões proprietários de engenhos, eles [os sobrados do Pelourinho] perderam seu status de casa senhorial. As "pessoas de qualidade" foram viver nos novos bairros criados no Corredor da Vitória ou na Barra. Os grandes sobrados passaram a ter um caráter locativo, cada andar dividido em várias acomodações contíguas. As salas maiores foram divididas por tabiques, os prédios transformados pouco a pouco em pardieiros. O bairro mesmo assumia um caráter pouco recomendável, de lugar de prostituição e de malandragem. Nestas condições, nenhum empreendedor sonharia ali construir gigantescos edifícios, dos quais eles têm mania, para amontoar uma clientela rica e "decente". As autoridades, por seu lado, tendo judiciosamente [sic] classificado estas velhas construções como integrantes do patrimônio histórico da cidade, restaurando-as,

---

<sup>24</sup> Diferentemente do que havia ocorrido nas últimas décadas em outras regiões tradicionais da cidade como, por exemplo, o bairro do Comércio na Cidade Baixa.

e felizmente elas reencontram pouco a pouco seu prestígio de antigamente (VERGER, 1980, s/p).

O trecho mobilizado, além de traçar um panorama sobre algumas das transformações ocorridas, também lança luzes sobre a tensão que se estabeleceu no Centro de Salvador naquele momento. À medida em que crescia seu apelo e dimensão turística, ela entrou em conflito com a ocupação que havia se estabelecido na região, empreendida pelas populações soteropolitanas mais vulneráveis, que eram rotineiramente associadas a uma ideia de "marginalidade que dominava aquele espaço, fato que sempre funcionou como obstáculo ao desenvolvimento turístico da área, afugentando ao mesmo tempo eventuais novos consumidores e novos investidores" (FERNANDES, GOMES, 1995, p.53). Assim, a partir do avanço desse interesse turístico e econômico, sobretudo em relação a área do Pelourinho, a atuação dos poderes públicos na região se deu de maneira a tentar inibir, de inúmeras maneiras, essas presenças indesejadas do local.

É importante ressaltar a notável diferenciação sócio-econômica das atuações urbanas em Salvador, nesse momento. Muitas das transformações que ocorriam na cidade, como a construção de grandes avenidas, de novos equipamentos como *shopping* e rodoviária, visavam atender, especialmente, a demandas relativas a sua nova classe média urbana, ávida por usufruir desses novos elementos. Mas no que se refere às atuações no Centro, por exemplo, com relação às populações mais vulneráveis e menos favorecidas economicamente, essa atuação se deu, frequentemente, em tentativas de remoção das mesmas, consideradas inconvenientes e inadequadas aos novos usos desejados para a região. Nesse sentido, percebe-se a utilização de recursos típicos dos aparatos de planejamento e atuação sobre o urbano para tais ações, que se deram, muitas vezes, de maneira arbitrária e violenta com relação a essas populações.

Salvador urbaniza o Maciel<sup>25</sup>.

O Governador Antônio Carlos Magalhães autorizou ontem a

---

<sup>25</sup> É inevitável citar o trabalho do artista Miguel Rio Branco realizado na região do Maciel, em Salvador, poucos anos após a veiculação dessa notícia, entre finais da década de 1970 e início de 1980. Destacam-se a série fotográfica e o curta-metragem "Nada levarei quando morrer aqueles que mim deve cobrarei no Inferno" (1981), que revelam, em suas imagens, aspectos e vivências da população marginalizada do bairro, especialmente as mulheres, muitas das quais prostitutas, que têm seus corpos expostos, registrados e visibilizados pelo artista. As ruas e arquiteturas em ruínas do Maciel se contrapõem às cicatrizes dos corpos, em sua maioria negros, compondo uma paisagem humana e urbana de tensão que denuncia uma série de problemáticas e aspectos políticos, sociais, raciais e culturais, através da perspectiva do cotidiano do bairro.

imediate desapropriação de cinco pardieiros coloniais no bairro do Maciel, dando início à execução do projeto de recuperação econômica e social daquela zona considerada pelos sociólogos como mais miserável que o próprio Alagados, a maior favela urbana de Salvador [...] O Maciel - hoje com grande parte dos seus casarões transformados em casas de prostituição - é a parte mais antiga do conjunto arquitetônico do Pelourinho, construído em sua maior parte no século XVII devido ao grande desenvolvimento e expansão da economia baiana. O Pelourinho era, naquela época, a zona residencial mais nobre da cidade, morada dos homens de negócio, grandes comerciantes exportadores e importadores, senhores de engenho e altos funcionários da administração pública<sup>26</sup>.

O trecho, retirado de uma notícia de jornal do ano de 1972, lança luzes sobre a complexa trama de interesses e atuações que se estabeleceram sobre a região do Centro de Salvador naquele momento. Não é gratuita a notável agressividade implicada no termo *urbaniza*, utilizado com destaque no título da notícia, para referir-se às ações governamentais no Maciel. Para além de parâmetros projetuais, e uma vez imersos no contexto da ditadura militar brasileira, esses parâmetros de atuação urbana também diziam respeito a um certo ideário de planejamento e de cidade intimamente associados a "diferentes processos de ordenamento e controle, por vezes bastante autoritários, de intervenção nas cidades" (JACQUES, 2022, s/p). O desejo de recuperação social e econômica do bairro por parte dos poderes públicos, que visava sobretudo sua dimensão turística, parecia perpassar a necessidade de expulsão de certos moradores que viviam na região, num tipo de atuação no território que, historicamente, tentou preterir e excluir certos corpos e existências de muitos espaços da cidade.

Retomando a discussão das centralidades e especialidades que se estabeleciam sobre o território de Salvador no período, também é importante ressaltar a utilização do termo "favela urbana" na notícia jornalística, para referir-se, nesse caso, ao território dos Alagados, em uma das embocaduras da Península de Itapagipe, zona sanitária e economicamente pobre a noroeste do Centro de Salvador, que ficou conhecida por suas palafitas construídas sobre a superfície aquática. Assim, num processo de intensificação da segregação sócio-espacial, sobretudo devido ao seu crescimento demográfico exponencial, com um milhão de habitantes, além do estabelecimento de novos centros econômicos, turísticos, comerciais e industriais pela capital baiana, a década de 1970 também consolidou uma série de zonas de pobreza e vulnerabilidade espalhadas pela

---

<sup>26</sup> Salvador urbaniza o Maciel. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro, 28 de jun. 1972.

cidade. Muitas delas ficariam popularmente conhecidas pelo termo "favela", ocupadas, em sua maioria, pelas populações negras e pobres.

E para além do interesse no acervo urbano e arquitetônico colonial, na região do Centro de Salvador, também inserido em seu rico patrimônio cultural, estava o seu calendário intenso de atividades e festas populares<sup>27</sup> durante o verão, estação que se consolidou como sua mais intensa temporada turística, especialmente no ápice desses eventos que era o carnaval. Numa publicação sobre o 423º aniversário de Salvador, em 1972, em uma seção intitulada "Turismo", estava escrito que "uma das molas mestras para a promoção de Salvador, o turismo vem recebendo da administração municipal a atenção que o setor exige [...] As festas populares também, sobretudo o carnaval - o deste ano foi um dos mais animados do país e atraiu turistas de todos os Estados além do exterior - tem contado com o apoio da SUTURSA"<sup>28</sup>. Assim, esses elementos tipicamente populares passaram a atrair as atenções dos poderes públicos e também de determinadas iniciativas privadas, mobilizando uma série de setores, como o comercial e o hoteleiro que, desde já, pareciam vislumbrar no potencial festivo soteropolitano uma grande oportunidade de negócio<sup>29</sup>.

Com o tempo, alguns veículos passaram a adotar o termo "turismo da curtição" para designar a categoria baiana, muito associada à temporada festiva durante o verão. Assim, o período entre os meses de dezembro e março constituiu-se, historicamente, como o ponto alto do turismo na Bahia, e também o seu primeiro e mais forte chamariz, e o que lançou as bases para todo um engendramento mais amplo e estruturado que viria a se articular no estado, posteriormente. Numa notícia do jornal *Diário de Notícias*, já em 1975, lemos que "para quem ainda não se adaptou à fase atual do turismo baiano, fica a lembrança: a Bahia se projetou com o turismo da curtição, mas entrou em fase de transição, alcançando um alto grau de sofisticação"<sup>30</sup>, denunciando que, apesar do inegável apogeu durante o verão, sobretudo no período de festas, o estado vinha se estruturando

---

<sup>27</sup> Além do carnaval, destacam-se festas populares como a Festa do Bonfim e Festa de Iemanjá, nos meses de janeiro e fevereiro, respectivamente.

<sup>28</sup> Salvador faz 423º aniversário inaugurando suas novas obras. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro, 31 de mar. 1972.

<sup>29</sup> Paulo Miguez coloca que nesse período são inaugurados pela Bahiatursa "escritórios de representação em São Paulo e no Rio de Janeiro. Surgem as primeiras campanhas promocionais voltadas para a exploração do potencial turístico de vários eventos culturais de Salvador (o Carnaval e o ciclo de festas populares, a Semana Santa, a Regata de Saveiros e a Noite do Samba)" (MIGUEZ, 2002, p.245).

<sup>30</sup> Alerta geral dos hoteleiros. *Diário de Notícias*. Rio de Janeiro, 7 de mai. 1975.



de maneira cada vez mais sofisticada e tomando medidas para atrair diferentes públicos, em outras épocas do ano<sup>31</sup>.

A CAETANAVE, de 1972, se insere nessa ebulição de acontecimentos que ocorriam em Salvador, sendo atravessada pelas diversas transformações que atingiam os mais variados âmbitos da cidade. Se, desde 1969, com o lançamento musical de Caetano Veloso "Atrás do Trio Elétrico", o trio ganhou maior fama e notoriedade nacional, a CAETANAVE construída por Orlando "Tapajós" levou essa figura a um outro patamar. Além do desenho icônico em forma de nave espacial, o caminhão contava com infraestruturas como duas áreas externas, diversas luzes e auto-falantes acoplados por quase toda a carroceria, uma grande inovação para os trios elétricos da época. E para melhor abordar esse fenômeno, se faz necessário retomar a trajetória carnavalesca de seu criador e construtor, Orlando Campos, para entender que essa nova elaboração ao entorno da figura do trio elétrico vinha sendo empreendida por ele, desde a década de 1960, quando adquiriu sua primeira carroceria.

Com o falecimento de um familiar e grande incentivador da empreitada *trielétrica*, em 1961, pela primeira vez em dez anos, a dupla de amigos Dodô e Osmar, criadores originais do trio, decide não desfilar no carnaval, vendendo sua carroceria para Orlando Campos, um rapaz proveniente de Periperi, na região do Subúrbio Ferroviário de Salvador<sup>32</sup>. Orlando era morador e presidente do Clube Flamenguinho de Periperi, e sua relação com o carnaval iniciou-se ainda na escala dos festejos do bairro, um aspecto que também é importante para entender que, até esse momento, o carnaval ocorria de maneira mais orgânica pela cidade, tendo comemorações em diversas localidades<sup>33</sup>. Mas, se no primeiro ano de sua aquisição, ele desfilou com o trio apenas pelas ruas de

---

<sup>31</sup> Em 1974, foi criado pela Bahiatursa o "Programa de Baixa Estação" que, com maciças propagandas e campanhas publicitárias, oferecia descontos em hotéis e passagens para os turistas que desejassem comparecer ao estado, sobretudo a capital, nas outras estações do ano.

<sup>32</sup> A região do Subúrbio Ferroviário de Salvador se conformou, historicamente, como um local de ocupação majoritariamente negra da cidade, especialmente por seu afastamento do Centro e difícil acesso, tendo sido território de muitos quilombos e candomblés. Segundo Inaiá Carvalho e Gilberto Corso, a região "teve sua ocupação impulsionada inicialmente pela implantação da linha férrea, em 1860, constituindo, a partir da década de 1940, a localização de muitos loteamentos populares, que foram ocupados nas décadas seguintes sem o devido controle urbanístico, com suas áreas livres também invadidas. Transformou-se em uma das áreas mais carentes e problemáticas da cidade, concentrando uma população extremamente pobre e sendo marcada pela precariedade habitacional, pelas deficiências de infra-estrutura e serviços básicos e, mais recentemente, por altos índices de violência" (CARVALHO, PEREIRA, 2008, p.86).

<sup>33</sup> Apesar da notável concentração na região central, mesmo que em menor escala, diversas regiões e bairros de Salvador eram mobilizados durante o carnaval.

seu bairro, no ano seguinte, em 1962, a bordo do Trio Elétrico Tapajós, ele já se apresentou pelas ruas do Centro da capital baiana, local que tradicionalmente concentrou suas principais comemorações carnavalescas.

É a partir daí que a inventividade “artesanal”, já manifesta no Trio Elétrico de Dodô e Osmar, que desde 1951 fazia sucesso pelas ruas soteropolitanas, ganhou novas proporções. Segundo Fred Góes, é Orlando Campos “quem cria no Trio Elétrico a perspectiva de negócio [...] quem vai estabelecer a necessidade do financiamento para apresentação como um princípio *‘sine qua non’*” (GÓES, 1982, p.61). Para o autor, foi Orlando quem instituiu o caráter empresarial dos trios elétricos e também a fixação do fenômeno, vislumbrando, desde esse momento, seu potencial enquanto “negócio”, especialmente publicitário, o que provocou profundas mudanças na relação do trio elétrico com o carnaval e, conseqüentemente, dessa festa com a cidade. Em entrevista sobre sua trajetória, Orlando Campos contou que:

No ano de 1963, reformei toda a estrutura que havia comprado da mão de Dodô e Osmar e fui fazer o segundo carnaval do Tapajós no centro de Salvador, sempre sob o patrocínio da Coca-Cola. É importante dizer que já a esta altura havia uma porção de trios elétricos [...] No ano de 1965, decidi vender a carroceria que tinha comprado de Osmar e resolvi construir uma nova. Eu estava cheio de ideias e achei que dava pra melhorar o negócio; dava pra atrair mais os patrocinadores e fazer o carro mais chamativo [...] O trio elétrico, essa loucura inventada por Dodô e Osmar, estabeleceu uma relação direta com o público, é um contato sem intermediário, conseqüentemente um meio de publicidade sem igual pois quem não ouve, vê, e quem não vê, ouve, de forma que, queira ou não queira, atinge a todas as pessoas por onde passa. Esse tipo de publicidade direta feita pelo trio elétrico, é uma forma de promoção de choque. É como se o produto saísse às ruas anunciando sua chegada aos consumidores. Quando criei a nova carroceria tinha a ideia de transformar o trio num veículo promocional. Criei espaços para letreiros, para textos comerciais. Introduzi o microfone para fazer anúncios, dar notas das prefeituras e fazer comunicados de achados e perdidos (GÓES, 1982, p.63).

É inegável o caráter comercial e publicitário empreendido na maquinaria dos trios elétricos por Orlando Campos desde suas primeiras aquisições. Mas também é importante evidenciar que, se a dupla de amigos Dodô e Osmar foi responsável pela criação do Trio Elétrico como figura singular em 1951, foi Orlando Campos quem elevou essa figura à categoria do fenômeno de massas que ela veio a ser posteriormente. O Trio Elétrico Tapajós revolucionou a figura

já então genérica do trio em todos os sentidos, transformando suas dimensões, seu alcance e seu aspecto estético, visual e sonoro, com a inserção de novas ideias, novos itens, tamanhos e formatos. Não por acaso, desde o primeiro ano em que desfilou no Centro de Salvador, em 1962, ele já contou com o patrocínio da empresa de refrigerantes Coca-Cola<sup>34</sup>. Nesse mesmo ano, a Prefeitura promoveu e patrocinou o primeiro concurso de trios elétricos<sup>35</sup>, insinuando a popularidade da modalidade que se afirmava no carnaval da cidade. O Trio Elétrico Tapajós venceu o concurso na maioria dos anos em que concorreu, enquanto ele existiu, e a CAETANAVE foi eleita a grande campeã do ano de 1972.

Sempre atento às novidades do momento, Orlando Campos foi o pioneiro na construção e uso de grandes carrocerias, no desenvolvimento de variados formatos alegóricos e na instalação de microfones nos trios elétricos<sup>36</sup>. O sucesso das inovações e a popularidade dos negócios o levaram a criar, em 1976, a empresa "Tapajós Promoções Artísticas e Publicidade Ltda.", que passou a gerir o empreendimento que, nesse momento, já comportava atividades como uma locadora e uma fábrica de trios elétricos, e muitos contratos de publicidade e propaganda (MIGUEZ, 1996). Se em sua concepção inicial, como feita por Dodô e Osmar na década de 1950, o trio elétrico, como veremos mais adiante, foi elaborado a partir da adaptação de uma série de outros objetos e usos, mais próximo à dimensão do *bricoleur* de Lévi-Strauss<sup>37</sup>; a dimensão e complexidade

---

<sup>34</sup> É interessante comentar a penetração da marca de refrigerante e seu *marketing* no país tropical naquele momento, inclusive com sua menção em "Alegria, Alegria", música de Caetano Veloso de 1967, figurando no trecho "eu tomo uma Coca-Cola", quase como um bordão publicitário. Sobre a inclusão, o artista comenta "À medida que a canção avançava, eu percebia que, como no caso de 'Paisagem útil', havia a distância necessária para a crítica - para mim, uma condição da liberdade -, mas havia a alegria imediata da fruição das coisas [...] Entre as imagens eleitas, a menção à Coca-Cola como que definia as feições da composição: inaugural e surgindo ali como que não intencionalmente, a Coca-Cola fez com que se recebesse 'Alegria, Alegria' como um marco histórico instantâneo" (VELOSO, 2017, p.184)

<sup>35</sup> Os concursos da prefeitura não eram nenhuma novidade no cenário do carnaval soteropolitano, eles já existiam há muitos anos em outras modalidades muito prestigiadas pelo público, como os desfiles dos carros alegóricos dos clubes carnavalescos e das escolas de samba. Assim, a criação de um concurso de trios elétricos pela prefeitura de Salvador, em 1962, denuncia a grande aprovação e acolhimento popular da modalidade, neste momento.

<sup>36</sup> Até então, desde sua invenção, o trio elétrico contava com a sonoridade amplificada de instrumentos musicais eletrificados como as guitarras, e também de percussão como os tambores. Inicialmente, quando os microfones foram incorporados, eles serviam para dar informes ou fazer propagandas publicitárias durante interrupções nas apresentações, uma vez que a sobreposição dos sons das vozes com os instrumentos musicais costumava gerar o efeito sonoro estridente da microfonia. Foi apenas em 1975 que, pela primeira vez, um artista se apresentou oficialmente cantando em cima de um trio elétrico, o cantor baiano Moraes Moreira, da banda Novos Baianos.

<sup>37</sup> Esse aspecto será melhor abordado e discutido num outro momento dessa dissertação, no

que viriam a ter os negócios de Orlando Campos também insinuam que, nessa nova fase, o aspecto mais artesanal do trio é superado por um outro tipo de produção que, inevitavelmente, também se relaciona a uma determinada lógica de consumo de massa, ao ponto de existir, em Salvador, uma fábrica dedicada a essas construções.

Desse modo, é possível apreender que a atuação de Orlando Campos em muito se aproximava dos interesses turísticos que já eram vislumbrados no carnaval de Salvador, desde a criação do trio elétrico, contribuindo de maneira significativa para seu desenvolvimento e consolidação. Suas articulações foram decisivas para a transformação dessa figura numa série de aspectos, inclusive em seu estabelecimento como um negócio, que também viria a transformar o carnaval soteropolitano em muitas de suas bases. No ano em que foram comemorados, comercial e publicitariamente, os "25 anos do Trio Elétrico", em 1975<sup>38</sup>, três anos após a passagem da CAETANAVE, nos jornais liam-se manchetes como: "O maior Carnaval nos 25 anos do Trio!"<sup>39</sup>, "O Carnaval baiano já é uma festa internacional"<sup>40</sup>, "O maior Carnaval de rua do Brasil"<sup>41</sup>, onde todos os veículos pareciam ser unânimes em associar o grande sucesso e popularidade do carnaval baiano ao trio elétrico, seu grande protagonista e chamariz. Nesse momento, para além da participação da população local e baiana, o carnaval de Salvador já contava com um número expressivo de visitantes, brasileiros e internacionais, movimentando o setor turístico de maneira arrebatadora.

Não há porque negar: o grande número de turistas contribuiu muito para o sucesso desse carnaval que deixou saudade. No sábado, cerca das 23 horas, chegavam dezenas de foliões do Rio. Carregando suas malas, pela Avenida Sete - o tráfego já estava interdito - eles dirigiam-se para os hotéis onde fizeram suas reservas, já contagiados pelo carnaval baiano. Domingo, pela manhã, ainda chegava gente de fora para a folia. [...] Os trios elétricos deram uma nota à parte. De São Bento à Praça da Sé, eles não pararam e não deixaram ninguém parar um só instante [...] "Nunca mais eu vou perder um carnaval daqui. Não existe coisa igual. É fora de série. Como é que se consegue agrupar tanta gente para brincar desta maneira. É incrível. Só mesmo na Bahia pode acontecer algo assim", disse o paulista

---

capítulo 3, FOBICA.

<sup>38</sup> Desconfiamos que teria sido esse acontecimento de comemoração dos "25 anos do trio elétrico", em 1975, que "arredondou", historicamente, seu ano de criação de 1951 para 1950, data mais comum encontrada na maioria das bibliografias sobre o tema.

<sup>39</sup> O maior carnaval nos 25 anos do Trio!. *Jornal A Tarde*. Salvador, 12 de fev. 1975.

<sup>40</sup> O Carnaval baiano já é uma festa internacional. *Jornal A Tarde*. Salvador, 8 de fev. 1975.

<sup>41</sup> O maior Carnaval de rua do Brasil. *Jornal A Tarde*. Salvador, 12 de fev. 1975.

Nilo Sérgio, visivelmente encantado com o carnaval baiano<sup>42</sup>.

O baiano teve um dos mais animados carnavais, apesar da ausência dos tradicionais mascarados, da desenfreada nos preços dos produtos mais consumidos como a cerveja, o refrigerante e o cachorro quente, e do desaparecimento de blocos que praticamente nasceram com os festejos momescos de Salvador, como o "Vai Levando", os "Filhos de Gandhi" e os "Mercadores de Bagdá" [...] De mortalha, bermuda ou vestindo orgulhosamente o uniforme do seu bloco ou cordão, o folião cantou e pulou atrás dos trios elétricos, nas avenidas e ruas centrais da cidade [...] Enquanto os mais velhos - que não se sentem em condições de enfrentar os empurrões atrás de um trio elétrico ou ao lado de um bloco como "Os Internacionais" - lamentam o fim do carnaval de bairro, em razão talvez do intenso tráfego em todas as ruas, os nostálgicos recordavam o desfile do bloco "Vai Levando" e a mistura de religião e carnaval num "Filhos de Gandhi" cujos carros alegóricos se constituíam em atração<sup>43</sup>.

Ambas as notícias foram veiculadas em Salvador, no mesmo jornal, na mesma data, em 12 de fevereiro de 1975. A partir dos trechos mobilizados, e da comparação entre eles, é possível vislumbrar alguns caminhos pelos quais o carnaval da cidade parecia seguir naquele momento. Se, por um lado, o crescimento quase apoteótico do trio elétrico, em termos de tamanho, equipamentos e visibilidade, atraía milhares de foliões soteropolitanos e externos para as ruas do Centro de Salvador, por outro lado, essa mesma consolidação e hegemonia estabelecida para e pelo trio havia modificado uma série de outros aspectos do carnaval, como sua maior concentração nas ruas centrais, provocando a ausência de outras manifestações carnavalescas típicas da cidade até então, e até o aumento significativo do preço dos insumos consumidos na festa. É necessário pontuar que todas as manifestações citadas pela notícia, como os blocos "Vai Levando" e "Mercadores de Bagdá", e também o afoxé "Filhos de Gandhi", diziam respeito a expressões carnavalescas criadas e empreendidas pelas populações negras da cidade, que não eram páreo ao poderio técnico, estético, sonoro e, especialmente, turístico e comercial, do trio elétrico<sup>44</sup>.

Os trechos também lançam luzes sobre um aspecto urbano importante na

---

<sup>42</sup> Turistas deram a nota no carnaval sensação. *Jornal A Tarde*. Salvador, 12 de fev. 1975.

<sup>43</sup> O maior carnaval de rua do Brasil. *Jornal A Tarde*. Salvador, 12 de fev. 1975.

<sup>44</sup> Essas manifestações serão melhor abordadas em outros capítulos dessa dissertação. Lamentavelmente, os blocos "Vai Levando" e "Mercadores de Bagdá", de fato, não desfilaram mais no carnaval de Salvador, no entanto, após quase desaparecimento, o afoxé "Filhos de Gandhi" ganhou novo fôlego com a atuação de Gilberto Gil, aspecto que será mais aprofundado ao final deste capítulo.

relação do carnaval com a cidade de Salvador. A referência a lugares situados no Centro como a Avenida Sete, o Mosteiro de São Bento e a Praça da Sé, concentrando os eixos centrais de circulação dos trios elétricos, insinuam a maior mobilização dessa região da cidade, no que viria a se conformar como palco de seu carnaval "oficial". A proporção e escala que ganhou a festa, nesse momento, também acarretou no quase desaparecimento dos carnavais nos diferentes bairros, num tipo de comemoração coletiva e pública que outrora se deu de maneira mais orgânica sobre a cidade. Também é notável a utilização e apropriação de instrumentos tipicamente urbanísticos de atuação no espaço público pelo carnaval, como, por exemplo, na oficialização da interdição de certa Avenida principal para a ocorrência da festa, tornando-a temporariamente uma espécie de passarela exclusiva para os cortejos, que antes se misturavam aos, e atravancavam os trânsitos cotidianos. Ademais, no que diz respeito às centralidades soteropolitanas nesse momento, é interessante notar que, o próprio interesse turístico que se estabeleceu no Centro de Salvador, inclusive na maior concentração do carnaval da cidade nesse local, será fundamental para a elaboração de um novo tipo de centralidade na região, atrelada à outra lógica de consumo, atividades e ocupação.

A CAETANAVE, em sua inovação criativa e tecnológica, um caminhão cheio de luzes e alto-falantes, em formato de nave espacial, revolucionou o trio elétrico e o carnaval de Salvador, alçando voos pelo Centro de Salvador, num momento de intensas transformações sociais e urbanas dessa região. Inevitavelmente, suas tecnologias e apetrechos futuristas, assim como sua incontornável configuração de automóvel que circulava pelas ruas durante o carnaval, de certa forma, também se relacionavam à determinado ideário de símbolos e de imagem de cidade "nova e moderna" que se tentava construir para Salvador naquele momento. E é interessante pensar que toda essa afirmação de modernidade e tecnologia se deu, justamente, na região mais antiga e tradicional da cidade, em sua paisagem tipicamente colonial, num jogo complexo de atravessamentos entre as dimensões do moderno e do antigo, e entre passado, presente e futuro, que transformaram, fundamentalmente, o carnaval e a cidade de Salvador.

\*\*\*

## Infraestrutura rodoviária e o carnaval como mercadoria de massa

Em virtude de grande procura, por parte dos nossos associados, de informações rodoviárias com relação à recém-inaugurada RIO-BAHIA (pelo litoral), estamos dando o mapa acima com informações sobre quilometragens do roteiro e as principais cidades do percurso. Este roteiro além de sua grande importância histórica o conduzirá por uma vasta área do território nacional até agora não muito divulgada turisticamente, mas que é possuidora de grandes possibilidades nesse campo. Neste roteiro pode-se visitar cidades como Cabo Frio, Campos, Vitória, São Mateus, Ilhéus e outras que, além de condições naturais, contam com boa estruturação turística, oferecendo, portanto ótimas atrações para a estada do turista. Apesar da considerável diferença quanto às distâncias entre o antigo e o novo percurso RIO-BAHIA, aconselhamos os nossos turistas utilizarem este segundo roteiro, recém-construído por estarem com condições melhores do que o primeiro. [...] Embora tenha-se de sair um pouco do roteiro principal, aconselha-se uma visita às cidades de Caravelas e Porto Seguro, de tanto e valioso significado histórico [...] Salvador teve prioridade como meta para o nosso primeiro roteiro, dado o vertiginoso progresso que alcançou a Região Nordeste durante os últimos cinco anos e por ser Salvador uma das Capitais do Nordeste que possui o maior número de pontos pitorescos, uma história secular que bem retrata o Brasil colônia através de suas ruas, igrejas e edificações que relatam, com seu estilo, o desenrolar de um crescimento econômico e social de um Brasil em desenvolvimento e conscientiza-se ainda mais do seu valor junto à outras nações. Nas tradições de suas danças e carnaval, no linguajar típico de seu povo, a Bahia é um santuário de tradições, que bem merece ser visitado<sup>45</sup>.

No início da década de 1970, a *Revista Automóvel Club*<sup>46</sup> lançou a série "Roteiros Turísticos e Rodoviários do Brasil", que passou a aparecer de maneira constante em suas edições, abrangendo diversos percursos dentro dos territórios brasileiros. A escolha da Rio-Bahia, recém-inaugurada em sua duplicação por via litorânea, como a primeira rodovia mobilizada pela série de roteiros que pretendia realizar o periódico, insinua o interesse e a "grande procura por parte dos associados", em percorrê-la. Salvador, nesse momento, constituía-se

---

<sup>45</sup> Roteiros turísticos e rodoviários do Brasil. *Revista Automóvel Clube*, Rio de Janeiro, v.17, 1973, p.4.

<sup>46</sup> Pertencente ao Automóvel Club do Brasil, o periódico existia desde 1925 e dedicava-se à variadas temáticas relativas aos veículos automotores, detendo uma certa relevância nas discussões sobre o tema no país. Ela será melhor abordada no capítulo CORSO, desta dissertação.

enquanto um dos principais pólos turísticos do Brasil, sobretudo durante o verão e, especialmente, no período de seu carnaval. Aliado às estradas que rasgavam o país de norte a sul, e à popularização do uso e consumo do automóvel, desde 1957 produzido por aqui, um certo "turismo rodoviário" passou a constituir-se em território nacional. Para além da capital baiana, muitas cidades brasileiras sofreram mudanças relacionadas à égide rodoviária, e também começaram a figurar em diversos roteiros de viagens, onde seus respectivos patrimônios históricos e culturais, muitas vezes, viravam uma espécie de convite que tentava assegurar uma visita.

Imersas nesse panorama, no que concerne à Salvador e ao seu carnaval, e mais especificamente ao trio elétrico, duas questões aparecem como fundamentais para análise. De um lado, com a alta popularidade do carnaval soteropolitano, sobretudo após a CAETANAVE de 1972, e com o crescimento das rodovias e do turismo brasileiro em várias instâncias, houve um aumento vertiginoso do fluxo de turistas para a capital baiana nesse período, onde muitos se utilizavam das estradas para acessar a cidade. Por outro lado, com a multiplicação da quantidade de trios elétricos produzidos e seu sucesso no cenário nacional, eles passaram a ser convidados e contratados para se apresentarem em uma série de outras cidades brasileiras, se apropriando de muitas rodovias para trafegar, e chegando até a mobilizar diretrizes legislativas específicas para a sua circulação pelas estradas do país, acordadas diretamente com o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (GÓES, 1982). Também é na década de 1970 que o trio elétrico tensiona, de maneira mais explícita, sua relação de uma certa especificidade e exclusividade com o carnaval de Salvador, se tornando, em alguma medida, um produto de desejo e consumo de massa cada vez mais exportado pelo Brasil afora.

Num cenário mais amplo, o país vivia o período que ficou conhecido como "milagre econômico brasileiro"<sup>47</sup>, momento intenso de industrialização e

---

<sup>47</sup> "Mas, enquanto os militares aprofundavam os instrumentos de repressão dentro das fábricas - e para o restante da sociedade -, a economia se aqueceu e a inflação, em vez de subir, passou a cair. Teve início um surto de crescimento que, no seu apogeu, superou qualquer período anterior, e o governo começou a falar de 'milagre econômico brasileiro'. A performance de crescimento seria indiscutível, porém o milagre tinha explicação terrena. Misturava, com a repressão aos opositores, a censura aos jornais e demais meios de comunicação, de modo a impedir a veiculação de críticas à política econômica, e acrescentava os ingredientes da pauta dessa política: subsídio governamental e diversificação das exportações, desnacionalização da economia com a entrada crescente de empresas estrangeiras no mercado, controle do reajuste de preços e fixação centralizada dos reajustes de salários" (SCHWARCZ, STARLING, 2018, p.452-453).



urbanização, com o crescimento significativo do setor da construção civil, numa aparente guinada econômica que parecia fortalecer e legitimar o tão almejado desenvolvimento do Brasil. Os centros urbanos, que cresciam em população e extensão, constituíram-se enquanto espaços privilegiados de novos hábitos e consumos, espalhados e propagados especialmente pelos meios de comunicação, tanto midiática quanto viária, que também se consolidavam, nesse momento. A entrada sucessiva de diferentes empresas no panorama nacional, sobretudo estrangeiras, estimulou novas oportunidades profissionais, o crédito fácil e o consumo interno, beneficiando especialmente as classes médias urbanas, ávidas por usufruir de um mercado abarrotado de novidades. Automóveis, televisores, toca-fitas, telefones e câmeras são alguns exemplos dos objetos que conquistaram as grandes cidades brasileiras do período e, mesmo que permanecessem restritos a determinada parcela da população, aos poucos alteravam os modos de vida, o imaginário e o cotidiano urbanos (SCHWARCZ, STARLING, 2018).

Após a inauguração da nova capital federal Brasília, *monumento inaugurado no planalto central do país*, em 1960, acompanhada do fomento crescente ao transporte automotivo, os primeiros anos da década de 1970 marcaram o auge da construção rodoviária no território nacional<sup>48</sup>, o que traria mudanças significativas para muitas cidades. Com o apoio e interesse político, numa "agenda tipicamente militar de integração do território nacional", transcorreu-se a implantação de milhares de quilômetros de estradas pela vasta extensão territorial brasileira. O Ministério dos Transportes foi criado em 1967, em substituição ao antigo Ministério de Viação e Obras Públicas, e a frase do primeiro e então Ministro da pasta, Mário Andreazza<sup>49</sup>, de que "um governo que fizesse só estradas e não fizesse nada, teria feito tudo; um governo que fizesse tudo mas não fizesse estradas, não teria feito quase nada" (ANDREAZZA, 1969, *apud* FLORENCE, 2021, p.282), denuncia a ênfase ministerial na questão rodoviária enquanto principal modal de transporte no país, sendo esta considerada um

---

<sup>48</sup> Segundo levantamento elaborado por Luiz Florence, "foram cerca de 3.350km em 1971, mais de 4.700km em 1972 e 5.593km em 1973, maior montante de obras rodoviárias em 1 ano medido na história do país" (FLORENCE, 2021, p.282).

<sup>49</sup> "Mario Andreazza, engenheiro formado pela Escola Militar e na Escola Superior de Guerra, era considerado o elo de ligação com os empresários da construção civil pesada e as forças armadas. Ex-coronel do exército, se aproximou, em 1965, de Costa e Silva, trabalhando para a sua candidatura, a qual, consumada, o elevou a cargos públicos de destaque. A partir da transformação do MVOP [Ministério de Viação e Obras Públicas] para o MT [Ministério dos Transportes], em 1967, Andreazza assume a pasta, na qual se mantém até 1974" (FLORENCE, 2021, p.282)

fator de desenvolvimento fundamental para o Brasil.

O afã rodoviário tinha forte respaldo estatal, e o privilégio concedido aos veículos automotores, sobretudo em detrimento de outras modalidades de transporte consideradas antiquadas ou "antieconômicas"<sup>50</sup>, era notável. A própria construção da nova capital no interior do planalto central, Brasília, então tida como símbolo de modernidade e do progresso brasileiro, "talvez a imagem mais forte da afirmação nacional moderna" (JACQUES, 2021, p.492), foi iniciada pela construção de estradas. A famosa e emblemática imagem do início das obras, com o cruzamento dos Eixos Monumental e Rodoviário, marca o encontro não de duas ruas ou avenidas em escala tipicamente urbana, mas sim de duas rodovias cujas obras, segundo Luiz Florence, foram comissionadas antes mesmo do concurso oficial para o projeto da nova capital. Ainda segundo o autor, "esse processo de formação da malha rodoviária de Brasília pode ser lido como uma alegoria da formação do rodoviarismo urbano no contexto brasileiro como um todo" (FLORENCE, 2021, p.261).

A indústria automobilística no Brasil havia iniciado a produção nacional de veículos ainda em 1957, fator decisivo no que diz respeito à maior acessibilidade dos produtos, antes importados, aumentando expressivamente a quantidade de automóveis em circulação pelo país, sobretudo nas cidades. Na década de 1970, a produção inicial já havia triplicado (SCHWARCZ, STARLING, 2018). E para além das pressões impostas pela indústria automobilística, que crescia e se consolidava no território nacional nesse momento, e que demandava por uma maior e melhor rede viária, seja ela urbana ou interurbana, outros fatores podem ser destacados dentro dos interesses que foram mobilizados por essas obras no país, sobretudo em relação à indústria petrolífera e da construção civil pesada, e suas articulações políticas. Nesse panorama, as rodovias se destacaram por sua relativa simplicidade de execução e manutenção, principalmente quando comparadas a outras tipologias construtivas mais complexas, tendo uma rede restrita de fornecedores e materiais, contratos de grande escala, que muitas

---

<sup>50</sup> A Lei 4.452, promulgada ainda em 1964, no início do governo militar, que versava sobre algumas questões relativas a impostos, produção e comercialização de derivados do petróleo no país, destinava 76,2% dos valores recolhidos para programas rodoviários. No Artigo 6º, pode-se ler que 11% dos recursos estava direcionado "ao melhoramento e à construção de estradas de rodagem, destinadas à substituição de ferrovias ou trechos ferroviários federais, reconhecidamente antieconômicos". Em 1966, foi criado o GESFRA, ou "Grupo Executivo para Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos", que ficaria à cargo do Ministro e do Ministério dos Transportes, após sua criação em 1967, insinuando o interesse da pasta na descontinuidade do modal.

vezes ultrapassavam os milhões de dólares, e a difícil fiscalização das obras, por suas localidades de acesso restrito (FLORENCE, 2021).

As rodovias, além de impulsionarem o crescimento e fortalecimento das grandes empresas de construção civil, num momento de formação da dita elite econômica industrial brasileira, articulada à política intervencionista do regime ditatorial militar<sup>51</sup>, também criaram e ampliaram novas frentes de expansão do capital no território brasileiro. Nesse sentido, uma série de obras, como o asfaltamento da Rodovia Belém-Brasília (1972), construída em 1960, ainda no governo de Juscelino Kubitschek; a construção da Ponte Rio-Niterói (1974), nomeada então como Presidente Costa e Silva; e a polêmica e controversa abertura da Transamazônica<sup>52</sup>, inaugurada também em 1972, com a pretensão de, com seus quase 5.000km, cortar a Bacia Amazônica de leste a oeste, denunciam a escala e dimensão, muitas vezes "faraônicas" e violentas, de diversas obras rodoviárias do período.

Na Bahia, notadamente durante os governos de Antônio Carlos Magalhães, entre os anos de 1971 a 1975 e depois entre 1979 a 1983, político que foi apelidado pelo escritor baiano João Ubaldo Ribeiro de "*Asphalt Man*"<sup>53</sup> [ou "homem do asfalto", tradução nossa], o estado teve um crescimento exponencial de sua malha rodoviária, inclusive em termos de maior parcela de concentração de estradas em relação ao número total brasileiro. Em 1930, o estado possuía cerca de 4.800km de estradas, correspondendo a 4% do total das existentes no Brasil, já na década de 1970 esse número passará para 73.978km, ou 6,5% da fatia nacional. Se, em 1930, não havia nenhum quilômetro de estrada pavimentada em solo baiano, em 1970, já eram 3.516km de rodovias revestidas no estado, com asfalto ou

---

<sup>51</sup> Nesse cenário, é interessante notar a articulação e favorecimento concedido pelo Estado brasileiro a algumas empresas familiares oriundas de famílias abastadas, que muitas vezes também eram ligadas ao agronegócio no país. Podem-se destacar nomes como Camargo Corrêa, Andrade Gutierrez, Rabello e Odebrecht, a última tendo destaque por sua fundação baiana, em 1944, e especial atuação no estado. Até os dias de hoje esses nomes figuram no cenário político, econômico e construtivo brasileiro.

<sup>52</sup> O fracasso da Transamazônica é emblemático para o entendimento de muitas das problemáticas e interesses controversos que envolviam esse tipo de construção à época. Com informações incipientes sobre a região e o ecossistema da floresta amazônica, sobretudo em relação às doenças e características geográficas e climáticas, para além da construção extremamente complexa e dificultosa da rodovia, "após 1 ano da inauguração, alguns trechos já se encontravam intransitáveis, ilhando os colonos e impossibilitando o transporte de cargas" (FLORENCE, 2021, p.310). Assim, além de massacrar a floresta e de consumir bilhões de dólares, a empreitada, numa medida de estímulo à construção rodoviária e civil no país, solapou os investimentos públicos na rede fluvial da região, esta que, até hoje, continua funcionando como principal sistema de transportes local.

<sup>53</sup> A menção é feita por Cunha (2011, p.184).

concreto (CUNHA, 2011). Assim como no panorama nacional, as novas estradas baianas intencionavam integrar o estado sob a égide rodoviária<sup>54</sup>, tendo a Bahia dimensões territoriais significativas, o quinto maior estado em área do Brasil, e também conectá-lo ao restante do país, sobretudo às regiões mais ao sul.

Muitas rodovias, estaduais e federais, foram construídas ou melhor pavimentadas na Bahia nesse período, destacando-se a BA-52<sup>55</sup>, e as BRs 324, 407, 242 e 101. E dentre as muitas estradas empreendidas no estado, esta última, anunciada como uma ligação alternativa à já consolidada e importante rodovia "Rio-Bahia"<sup>56</sup>, ou a "nova rodovia Rio-Bahia pelo litoral", será de extrema importância para entender uma série de mudanças nas dinâmicas baianas, sobretudo no que diz respeito à dimensão turística, já em voga naquele momento. O turismo foi considerado não somente um fator importante para impulsionar a economia brasileira da época, mas também pretendia abrandar a imagem do país no exterior, abalada pelo golpe militar de 1964 e pelas violências sistemáticas, sobretudo nas cidades, cometidas a partir de então (SCHWARCZ, STARLING, 2018). Aliado às novas rodovias que rasgavam o país de norte a sul e à popularização do uso do automóvel em território nacional, um certo "turismo rodoviário" começou a constituir-se no país, pautado especialmente no desenvolvimento do turismo doméstico, até então uma categoria incipiente no Brasil.

Mas antes de abordar, mais especificamente, a via alternativa da Rio-Bahia, construída no início da década de 1970, é importante retomar alguns aspectos anteriores relativos à via tradicional. As obras da rodovia Rio-Bahia, como ficou popularmente conhecida a estrada que conectava o Rio de Janeiro, então capital federal, a Salvador, passando pelo estado de Minas Gerais, começaram ainda em 1937, durante o Estado Novo, tendo sua inauguração ocorrido somente no ano de 1948. No entanto, será a finalização de seu asfaltamento e consequente melhor adaptação à rodagem dos veículos automotores, obra de grandes dimensões concluída em 1963<sup>57</sup>, o diferencial para o aumento vertiginoso de seu tráfego

---

<sup>54</sup> É importante pontuar que o incentivo rodoviário entrou em conflito com outros modais de transporte em vigência na época que eram importantes para o estado, como, por exemplo, os trens. Em estudo sobre o Trem da Grota, que ligava Salvador à cidades mais ao norte do estado, no sertão baiano, Aloisio Cunha discorre sobre o descaso, a precariedade e a falta de manutenção e de incentivos públicos no modal, considerado "antieconômico", em detrimento da ênfase e investimentos concedidos às rodovias. Assim, "o último trem do horário deixou Senhor do Bonfim rumo a Iaçú em novembro de 1976 levando carga. Na viagem de retorno, veio recolhendo os materiais de algumas estações" (CUNHA, 2011, p.199).

<sup>55</sup> Conhecida popularmente no estado como "Estrada do Feijão".

<sup>56</sup> A rodovia, à época, se chamava BR-4 e atualmente é conhecida por BR-116.

<sup>57</sup> A obra teve uma mobilização expressiva, sobretudo no que diz respeito às tecnologias

e de sua importância, inclusive no toca ao fluxo turístico. Ao referir-se sobre o turismo na Bahia, durante a década de 1960, Paulo Miguez pontua que esse teria sido um período em que "aumenta o fluxo de turistas, impulsionado pela abertura<sup>58</sup> da rodovia Rio-Bahia" (MIGUEZ, 2002, p.243). Sob uma perspectiva rodoviarista, a via, além de importante conector "norte-sul" do país, ligava o estado nordestino às regiões mais ao sul do Brasil, tanto para o tráfego de cargas mais pesadas quanto para os motoristas que desejassem, a passeio, se aventurar à bordo de seus automóveis por sua extensão.

Lomanto com Rio-Bahia vai transformar Salvador em grande centro turístico.

O Governador Lomanto Júnior considera a rodovia Rio-Bahia, que se inaugura em junho, como a maior obra de integração nacional no setor rodoviário, e pretende transformar Salvador no grande centro brasileiro de turismo interno, tão logo a estrada esteja asfaltada em toda a sua extensão. [...] O Governador já tem pronto um plano publicitário e prevê algumas providências administrativas capazes de transformar Salvador no grande centro de turismo que merece ser. Em sua opinião, o incremento do turismo pela BR-4 constituirá grande fonte de renda para a Bahia, pois pretende atrair, de imediato, a indústria hoteleira, demonstrando as vantagens e perspectivas que se abrem para o turismo com a inauguração da grande estrada. Explicando que todo o comércio Sul-Norte do País é rodoviário, acrescentou: "Por mais incrível que pareça, o comércio pelas rodovias é o mais barato no Brasil. Mas a Bahia ainda precisa da BR-5, isto é, a Rio-Bahia litorânea, para estar inteiramente servida nesse importante setor." Disse que já tem um plano nesse sentido e pretende levá-lo ao diretor geral do DNER [Departamento Nacional de Estradas de Rodagem], em forma de apelo do Estado, para a construção, o mais depressa possível, da BR-5. "Além de encurtar, em cerca de 300 km, o percurso Rio-Salvador, esta estrada iria beneficiar muito o desenvolvimento do Espírito Santo e do extremo-sul da Bahia, esta que considero uma região ainda não descoberta."<sup>59</sup>

---

empregadas em sua construção. Em matéria dedicada à proximidade da inauguração de sua versão asfaltada, sob a manchete "Construção da BR-4 traz progresso a vários municípios mineiros e baianos", lê-se que: "Coroando o trabalho da maior concentração de máquinas rodoviárias já observada na América Latina [...] A Rio-Bahia é a maior rodovia que se inaugura este ano em todo o mundo. Sua construção obedeceu à moderna técnica, com uma faixa asfáltica uniforme cortando vales e montanhas". Construção da BR-4 traz progresso a vários municípios mineiros e baianos. *O Jornal do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, 19 de mai. 1963.

<sup>58</sup> Apesar da utilização do termo "abertura" pelo autor, entendemos que ele refere-se ao asfaltamento da via, em 1963, grande impulsionador do aumento vertiginoso de seu tráfego.

<sup>59</sup> Lomanto com Rio-Bahia vai transformar Salvador em grande centro turístico. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 12 de mai. 1963.

A aparição do turismo nos discursos rodoviários, elemento que começava a delinear-se de maneira mais sistemática e categórica no cenário brasileiro, insinua a existência de um certo imbricamento entre essas dimensões, naquele momento. Além de explicitar a importância turística como uma camada essencial no panorama do asfaltamento da rodovia, mobilizando diversos outros setores econômicos como a indústria hoteleira e comercial, a notícia mostra que, antes mesmo de sua inauguração, já estava sendo articulada uma "duplicação litorânea" da via, e que esta pretendia enfatizar justamente o caráter do turismo na região, inclusive nas localidades postas pelo governador como "ainda não descobertas". A partir da década de 1970, o termo "turismo rodoviário" já era comum em muitas páginas de jornais espalhadas pelo país<sup>60</sup>, e em 1977, foi criado o programa "Turismo Rodoviário Doméstico (TRD)" pela própria EMBRATUR, como medida de incentivo à modalidade. Em entrevista concedida no mesmo ano, o presidente da empresa estatal Said Fahrat pontuou que, até então, apenas 20% dos brasileiros tinham acesso ao turismo e que a criação empreendida pela EMBRATUR, dentre outras razões, buscava aumentar os investimentos públicos na área a fim de "tirar do status do luxo" as viagens turísticas pelo território brasileiro<sup>61</sup>.

Retomando a "nova rodovia Rio-Bahia pelo litoral", sabemos que ela será de fato construída, cerca de dez anos depois da inauguração do asfaltamento da via anterior, sob a tutela do Ministério dos Transportes, durante o governo militar. Diversos trechos das construções tiveram o acompanhamento pessoal do então Ministro da pasta, Mário Andreazza, que desde o início das obras explicitava o desejo e pretensão de, com essa rodovia, conectar o país via litoral, desde o estado do Rio Grande do Sul ao Rio Grande do Norte<sup>62</sup>. Através de falas do Ministro, é possível apreender que o interesse turístico também fazia parte da empreitada federal, especialmente no estado da Bahia onde, fantasiosamente, teria ocorrido o suposto "descobrimento brasileiro" e teoricamente nascido o Brasil. Quando em visita ao andamento das obras no sul do estado, Mário Andreazza enfatizou a importância do local "onde primeiro aportaram os

---

<sup>60</sup> O termo "turismo rodoviário" aparece centenas de vezes em diversos jornais do país na década de 1970, através de buscas pela palavra-chave na hemeroteca digital do site da Biblioteca Nacional.

<sup>61</sup> Só 20% dos brasileiros têm acesso ao turismo. *Correio Braziliense*, Brasília, 9 de jul. 1977.

<sup>62</sup> A rodovia, atual BR-101, após uma série de obras em diferentes momentos, de fato irá interligar 11 estados brasileiros de norte a sul do país, partindo do município de Touros, no estado do Rio Grande do Norte, e terminando em São José do Norte, no Rio Grande do Sul.

navios de Cabral"<sup>63</sup>, se aproximando de discursos ufanistas e patrióticos que tentavam reiterar uma certa construção cultural mítica do Brasil, comumente empreendidos pelo regime ditatorial no período.

A notória instrumentalização que vai se desenvolvendo ao redor do chamado "turismo rodoviário" insinua que a prática não somente chamava a atenção e despertava o interesse do poder público, mas que esta passaria a receber constantes incentivos e estímulos estatais, sobretudo no que diz respeito à sua popularização e ampliação de acesso. Com o crescimento populacional que vinha sofrendo o país, especialmente no âmbito urbano, aliado ao aumento do poder de compra de uma classe média que desfrutava do dito "milagre econômico brasileiro", o turismo passou a ser, cada vez mais, não somente objeto de relevância econômica, política e urbana, mas também um item de consumo cada vez mais almejado pela população. E sendo a opção rodoviária mais atrativa e viável financeiramente<sup>64</sup> para a maior parte (de uma parcela ainda restrita) dos brasileiros que podiam usufruir de tal regalia, a modalidade ganhou destaque no panorama turístico.

A égide rodoviária também atravessou, de maneira fundamental e significativa, muitas cidades brasileiras nesse momento, tanto no que diz respeito ao aumento do número de veículos, após o início da produção nacional, quanto no incremento de infraestruturas para lhes atender. Um tipo de planejamento orientado para a escala do carro não era exatamente uma novidade no cenário urbano, num processo que já se desenvolvia urbanisticamente há muito mais tempo no Brasil e afora. Mas a década de 1970 marcou um novo momento desse tipo de atuação no país, onde "as cidades se tornaram palco de intervenções muitas vezes dissociadas das demandas urbanas locais, se tornando engrenagens de uma

---

<sup>63</sup> "O Ministro Mário Andreazza inspecionou ontem na Bahia o trecho Itabuna - Teixeira de Freitas, num total de 328km da BR-101, a grande rodovia litorânea brasileira que irá de Osório, no Rio Grande do Sul, à Natal, no Rio Grande do Norte. Acompanhado por técnicos, o Ministro Mário Andreazza inspecionou também as obras das rodovias BR-367 e BR-500, que ligam a BR-101 ao Monte Pascoal e a Porto Seguro, dando acesso a este dois significativos locais ligados ao descobrimento do Brasil. Quando estiver concluída, a nova rodovia Rio-Bahia pelo litoral, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagens colocará um mastro no topo do Monte Pascoal. Um mastro onde a Bandeira nacional ficará sempre hasteada. A BR-101 em seu trecho baiano marca um novo descobrimento desta parte do litoral brasileiro onde primeiro aportaram os navios de Cabral, dando, com as maiores facilidades de comunicação com o resto do País, oportunidades para seu desenvolvimento. O Sul da Bahia contará com uma nova rodovia de primeira classe para o escoamento de seus produtos, contribuindo também, graças a seu interesse histórico, para maior afluxo do turismo doméstico." Rio-Bahia terá nova ligação já em 1973. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 13 de set. 1972

<sup>64</sup> Em informações obtidas da época, o custo do transporte pela via rodoviária chegava a ser cerca de 80% mais barato do que o mesmo percurso feito por avião.

política de ampliação da indústria de construção civil, que, junto à indústria automobilística, foi a principal beneficiária econômica e política" (FLORENCE, 2021, p.264).

Assim, esse engendramento econômico-político levou à realização de uma série de obras de infraestrutura também no contexto urbano, com a construção de ruas, estradas, canais, pontes e viadutos, sob um discurso de modernização nacional. É importante salientar que esses empreendimentos, na maioria das vezes, estavam atrelados a uma certa dimensão autoritária de atuação no espaço, especialmente nas cidades, tanto no que diz respeito a seu aspecto físico quanto no âmbito do cotidiano e da experiência urbana. Alinhadas a um contexto político ditatorial e repressivo, as intervenções também buscavam um maior controle, disciplina e ordenamento, práticas que, muitas vezes, estavam amparadas por um determinado aparato burocrático de planejamento urbano que, historicamente, buscou uniformizar e controlar os espaços, inibindo modos outros de sua vivência, produção e apropriação.

Em Salvador, esse foi um período de grandes transformações que alteravam substancialmente sua paisagem e suas dinâmicas urbanas. O fim da circulação das linhas de bonde elétrico em 1961 aumentou a quantidade, utilização e maior dependência da cidade em relação aos veículos automotores, que se transformaram em seu principal modal de transporte e circulação. Com o início da produção nacional de automóveis, a frota de veículos na Bahia cresceu de maneira vertiginosa, passando de pouco menos de 10 mil exemplares, na década de 1950, para quase 100 mil, em 1970<sup>65</sup>. A maior parte desse volume estava concentrado na capital do estado, Salvador, o que desencadeou um processo de tremendas alterações em seus espaços e dinâmicas urbanas, sobretudo no que diz respeito à quantidade de vias construídas, reverberando no aumento expressivo da infraestrutura viária na cidade.

Após a finalização das atividades empreendidas pelo EPUCS (Escritório do Plano de Urbanismo de Salvador), ainda no final da década de 1940, a capital baiana ficou, durante mais de duas décadas, sem contar com um projeto mais formal de planejamento urbano, já que o PLANDURB (Plano de Desenvolvimento Urbano) começaria seus trabalhos apenas em 1975<sup>66</sup>. O EPUCS, criado em 1942, tinha

---

<sup>65</sup> Em tabela elaborada por Cunha (2011), em 1950, a frota baiana de veículos automotores era de 9.891 veículos, já em 1970, esse número saltou para 90.981 exemplares.

<sup>66</sup> Realizado entre 1975 e 1978, o Plano de Desenvolvimento Urbano da Cidade de Salvador – PLANDURB sucedeu o EPUCS enquanto aparato de planejamento urbanístico da cidade, se



em seus estudos iniciais e pretensões para Salvador o desenvolvimento de uma atuação mais ampla no território, que abarcasse profissionais e áreas diversas como habitação, educação, saúde e lazer. No entanto, após o encerramento repentino das atividades do Escritório ainda em 1947<sup>67</sup>, o que foi empreendido nos anos seguintes foram especialmente os projetos que enfatizavam sua dimensão rodoviária, em detrimento das outras iniciativas de abordagens mais amplas da cidade, num processo que acabou estigmatizado pela alcunha das "avenidas de vale" (SAMPAIO, 1999).

A Nova Salvador: A capital baiana se expande aceleradamente e tem a sua infraestrutura renovada para as necessidades do presente e do futuro.

Dotar Salvador da infraestrutura e dos serviços urbanos que reclama, como núcleo central da emergente Região Metropolitana que se está caracterizando pelo acelerado crescimento demográfico, ritmo intenso de industrialização, expansão vigorosa do setor terciário e pela sua afirmação como o mais importante pólo turístico do Brasil, vem sendo há quatro anos a meta atingida pelas importantes obras realizadas na dinâmica administração Clériston Andrade, mantendo o mesmo ritmo renovador do seu antecessor, Antônio Carlos Magalhães. A maior parcela de investimentos da atual administração municipal foi destinada aos trabalhos de expansão e complementação do sistema viário. Foram implementadas novas avenidas de vale, complementadas com interligações e conexões com as ruas antigas e estreias do alto dos morros, funcionando os novos segmentos como verdadeiros drenos das áreas congestionadas<sup>68</sup>.

A locomoção por automóveis pelas rápidas avenidas da cidade, nos parâmetros da época, proporcionou um outro tipo de experiência de deslocamento no espaço, numa outra modalidade e escala. E a fim de privilegiar os veículos automotores e sob um discurso de integração, fruição e modernização, foram duplicadas e/ou construídas dezenas de vias que, além de tentarem vencer a difícil topografia acidentada da cidade, agora também funcionavam enquanto

---

estendendo até a década de 1980. Segundo Heliodório Sampaio, o Plano buscava resgatar muitas das concepções e diretrizes elaboradas pelo EPUCS ainda na década de 1940, muitas das quais foram deixadas de lado nos anos seguintes, com atenção especial às "disparidades de renda e as desigualdades sociais que se espalhavam no território urbano da metrópole" (SAMPAIO, 1999, p.164).

<sup>67</sup> O EPUCS tinha como coordenador o engenheiro baiano Mário Leal Ferreira. Com sua morte repentinamente em 1947, o arquiteto Diógenes Rebouças assumiu a liderança do Escritório, encerrado formalmente no ano seguinte com a criação da Comissão do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador (CPUCS), que pretendia concluir as pesquisas do EPUCS. O Escritório será melhor abordado no capítulo 3 desta dissertação, FOBICA.

<sup>68</sup> A Nova Salvador. *Revista Manchete*, Rio de Janeiro, 1974, p.93.

conectores fundamentais entre seus novos pólos de atividades. Se, por um lado, eles buscaram otimizar a circulação na cidade por esse modal de transporte, por outro, também se alinharam aos discursos que costumavam atrelar esse tipo de modificação à determinado ideal de "progresso, desenvolvimento e modernização", palavras-chave no imaginário da época, especialmente numa cidade que, nesse momento, tentava se firmar enquanto um importante pólo turístico no cenário nacional.

Esse mesmo imaginário, aliado a outros interesses políticos e econômicos, também se inserem num engendramento mais amplo que, como mencionado, acarretou no desaparecimento de outros modais de transporte tradicionais na cidade, como as linhas de bonde, que ainda circulavam por alguns trechos de Salvador, sobretudo na região do Centro. Para Cibèle Santiago, "os bondes foram taxados de atravancadores do progresso, sendo condenados ao desaparecimento [...] o término do serviço não aconteceu devido a sua ineficiência, mas sim porque havia interesse em prestigiar empresas de ônibus em nome do progresso" (SANTIAGO, 2019, p.156). Se no início do século XX, quando foram implementados na capital baiana, os bondes eram sinônimos de modernidade e rápida locomoção, a partir da década de 1950, sua circulação passou a ser considerada engessada e lenta, o que acabou com a finalização do serviços em 1961, em detrimento do protagonismo hegemônico rodoviário.

Assim, as construções viárias destacaram-se dentre as diversas obras empreendidas no período, especialmente as ditas "avenidas de vale", que se espalharam pela cidade de topografia acidentada, se empenhando na tentativa de expandi-la, conectando seus vales e cumeadas. Manchetes como "Salvador tem espaço ilimitado para crescer"<sup>69</sup>, "Os novos e mais curtos caminhos de Salvador"<sup>70</sup>, "O feitiço do progresso soteropolitano"<sup>71</sup>, se avolumavam em revistas e jornais da época e pareciam comemorar, extáticos, cada novo quilômetro de asfaltamento, levando a crer que a velha Cidade da Bahia finalmente se dirigia - nesse caso, de maneira quase literal - ao seu desejado progresso, ou ao seu futuro enquanto a "Nova Salvador". Dentre as diversas avenidas abertas ou duplicadas na cidade, podem ser citadas: a duplicação da Avenida Centenário (1967)<sup>72</sup>, da Avenida Costa e Silva (1967), da Avenida Vasco da Gama (1974); a construção

<sup>69</sup> Salvador tem espaço ilimitado para crescer. *Revista Manchete*, Rio de Janeiro, 1971, p.123.

<sup>70</sup> Os novos e mais curtos caminhos de Salvador. *Revista Manchete*, Rio de Janeiro, 1978, p.124.

<sup>71</sup> O feitiço do progresso soteropolitano. *Revista Manchete*, Rio de Janeiro, 1974, p.93.

<sup>72</sup> A construção dessa Avenida, em 1949, emblemática no que diz respeito aos planos do EPUCS, será melhor abordada no capítulo 3, FOBICA.

da Avenida Mário Leal Ferreira (1970), da Avenida Reitor Miguel Calmon (1971), da Avenida Luís Viana Filho (1971)<sup>73</sup>, da Avenida Garibaldi (1972), da Avenida Magalhães Neto (1974); dentre muitos outros eixos conectores fundamentais para a circulação viária de Salvador, até os dias de hoje.

Também é importante ressaltar a relação entre essas novas construções viárias e o empreendimento dos novos equipamentos e centralidades que se espalhavam por Salvador no período, em regiões mais afastadas de seu Centro, e também no que diz respeito à articulação da cidade às infraestruturas rodoviárias mais amplas do estado e do país. Nas palavras de Milton Santos, na capital baiana "a rápida expansão do consumo do automóvel vai possibilitar a descentralização do centro" (SANTOS, 1995, p.21), denunciando a relação próxima entre o fortalecimento desse modal de transporte e a constituição de novas centralidades pela cidade, em suas possibilidades de articulação. E para além da conexão aos novos núcleos, como o que se consolidou na região do novo Terminal Rodoviário e do *Shopping* Iguatemi, também é preciso levar em consideração a formação da cidade enquanto Região Metropolitana de Salvador (RMS) nesse momento, sendo esses eixos viários considerados como conectores fundamentais de caráter urbano/metropolitano.

Assim, em Salvador, em consonância com o que se desenvolvia no panorama estadual e nacional, a década de 1970 marcou uma certa consolidação e fixação de uma conjuntura automobilística e rodoviária na cidade, atrelada a uma lógica de consumo de massa e empreendida, muitas vezes, de maneira autoritária e aliada a interesses políticos e econômicos mais amplos. Segundo Ana Fernandes e Marco Aurélio Gomes, "para aqueles que nasceram em uma Salvador já reestruturada em avenidas de vale, é talvez difícil imaginar como era a cidade antes dos anos 60, [...] com a proliferação das avenidas de vale, a cidade vai ter condições de se desenvolver em diversas direções" (FERNANDES, GOMES, 1995, p.50), insinuando a dimensão das transformações na capital baiana. Com a fragmentação do Centro mononuclear e com o surgimento de novas centralidades e equipamentos urbanos pela cidade, os eixos de expansão e circulação viários são fundamentais para entender a alteração substancial da estruturação espacial e dinâmica de Salvador nesse momento, inclusive no que diz respeito ao seu imaginário urbano.

A Bahia que se pretende oferecer aos 250 mil turistas que virão visitá-la neste verão, muito mais que um lugar onde existem opções

---

<sup>73</sup> Avenidas conhecidas popularmente por "Bonocô", "Vale do Canela" e "Paralela", respectivamente.

tanto para quem gosta de sol e praia, como para quem prefere conhecer cidades históricas, como ainda para quem gosta mesmo de mergulhar nas intermináveis festas populares, é uma terra onde tudo isso se agrega e se conjuga para compor um modo de vida muito especial e único. O produto Bahia que os órgãos de turismo do Estado estão certos que devem vender, é a forma de vida da Bahia [...] A preocupação da Bahiatursa se dirige então no sentido de evitar que a sobrecarga de serviços que a vinda de milhares de visitantes, num curto período de tempo, traz para Salvador impeça essa experiência de viver a baianidade. Algumas medidas no que se refere a transportes, segurança e outros serviços, em função disso começam a ser tomadas desde já, principalmente em períodos de grande concentração de turistas como no carnaval, no próximo de 90 a 100 mil turistas deverão estar em Salvador [...] disto se partiu para um ordenamento de transporte turístico e definindo se os ônibus da empresa de transportes coletivos da Prefeitura serão utilizados ou se a Bahiatursa fará um trabalho com os empresários do setor<sup>74</sup>.

E para além do fluxo urbano e metropolitano da capital baiana através dos veículos automotores, que se desenvolveu amplamente nesse período, outros eixos conectores são essenciais para a ligação da cidade com outras rodovias estaduais e federais. Nesse contexto, Heliódório Sampaio (1999) cita vias como Avenida Luís Viana Filho (Paralela), e nas bordas marítimas da cidade a Avenida Otávio Mangabeira e a Avenida Suburbana. Porém, é a BR-324, conhecida popularmente por Rio-Bahia, que se consolida como principal vetor de tráfego rodoviário da cidade, em suas diversas modalidades. Assim, numa cidade que tentava se consolidar como um dos pólos turísticos mais importantes do país, sobretudo no período do verão e do carnaval, e sendo a opção rodoviária mais em conta financeiramente para a maioria dos brasileiros, é por esse trecho que se dava o maior fluxo de turistas para Salvador, que causava maiores intercorrências como acidentes, e demandava mais atenção e atuação dos poderes públicos<sup>75</sup>.

Não se pode esquecer a dimensão automotiva do trio elétrico, essencial para sua elaboração e constituição desde a sua primeira versão FOBICA, criada em 1951, a partir de um carro *Ford* 1929. E mesmo que, com o passar do tempo e do crescimento do trio, de maneira literal, esse veículo tenha mudado de tamanho, formato e categoria; no que concerne à sua fluidez e circulação, o trio elétrico

---

<sup>74</sup> Bahia espera 250 mil turistas neste verão. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro, 21 de dez. 1978.

<sup>75</sup> "Nas estradas, o carnaval terminou na Bahia com um saldo de quatro mortos e 24 feridos, num total de 10 acidentes que envolveram 13 veículos, na Rodovia Federal BR-324 (Rio-Bahia) e em três rodovias estaduais no interior do Estado [...] A Polícia Rodoviária Federal reforçou o patrulhamento nesse trecho durante o carnaval, com policiamento ostensivo" Bahia teve quatro mortos e 24 feridos. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro, 28 de fev. 1974.

continuava, e ainda continua sendo, eminentemente um automóvel que implica e não prescinde de mobilidade e locomoção pelas vias públicas. Mas, se num momento inicial, ele ainda era um carro de tamanho padrão e restrito às ruas do carnaval, com a sua popularidade e transformação, sobretudo após a criação da CAETANAVE e do aumento do fluxo turístico no país, as grandes carrocerias *trielétricas* passaram a mobilizar e se relacionar a outros tipos de espacialidades e escalas, que iam muito além das vias centrais da capital baiana, dirigindo-se a diversos outros lugares do Brasil.

Ainda no final da década de 1950, com a popularidade e curiosidade que se espalhava para além de Salvador, o trio elétrico de Dodô e Osmar passou a ser contratado para tocar em outras cidades, trafegando, inevitavelmente, pelas rodovias do país. Mas, se nos primeiros anos esses deslocamentos ficaram restritos à Bahia, onde o trio foi convidado por algumas prefeituras a se apresentar em municípios do interior do Estado; pouco tempo depois essas fronteiras foram se expandindo e em 1959, a convite do governo de Pernambuco, o trio elétrico de Dodô e Osmar saiu pela primeira vez do território baiano para tocar no carnaval de Recife, patrocinado pela empresa Coca-Cola. Com o crescimento do sucesso e o surgimento de muitos outros trios elétricos, inclusive o Tapajós de Orlando Campos, esses convites e percursos aumentaram, e a frequência dos deslocamentos regionais desses veículos se deu de maneira paralela e proporcional ao crescimento e multiplicação dos trios, tanto em sua visibilidade, quanto em suas dimensões.

O lançamento da música "Atrás do Trio Elétrico", na cidade do Rio de Janeiro em 1969, e a passagem da CAETANAVE, no carnaval de Salvador de 1972, são dois acontecimentos fundamentais para o entendimento e abordagem da relação dos trios elétricos com as estradas brasileiras. Em 1969, o Trio Elétrico Tapajós foi ao Rio de Janeiro para representar a categoria no lançamento da música de Caetano Veloso, homenagem que elevou o fenômeno a um patamar nacional. Não é impossível supor que, muito provavelmente, Orlando Campos tenha se utilizado da rodovia Rio-Bahia para realizar o trajeto entre as cidades, inaugurando a primeira viagem do trio elétrico para além das fronteiras nordestinas. Por outro lado, após o sucesso avassalador da CAETANAVE de 1972, ela foi convidada a se apresentar em diversos locais do Brasil, o que desencadeou o processo do aumento vertiginoso do fluxo de trios pelas estradas do país, passando a demandar um tipo de regulação específica, por parte dos poderes públicos, para esse tipo de tráfego.

Como é necessário transportar os veículos pelas estradas de rodagem, para atender os programas de campanhas publicitárias, ou para festejos e micaretas, surgiu a necessidade de se estabelecer um tamanho padrão de trio elétrico. O formato da estrutura (naves espaciais, pássaros, garrafas gigantes, etc.) fica por conta da criatividade de cada trio. No entanto, as dimensões devem respeitar as exigências do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, a partir do que foi negociado por Orlando Campos: 4,20m de altura, 3m de largura e 15 de comprimento. Nessas medidas são construídos todos os trios fabricados pela fábrica Tapajós. Caso se deseje construir um carro maior, para a viagem serão necessários batedores acompanhando o veículo, bem como autorização especial dos organismos públicos competentes (GÓES, 1982, p.62).

Ainda no ano de 1972, logo após o carnaval, a CAETANAVE foi convidada a se apresentar numa série de outras cidades brasileiras, como o Rio de Janeiro, São Paulo e Curitiba. Construída a partir de um caminhão de marca *Mercedes*, ela inevitavelmente trafegou por uma série de rodovias, estando suscetível, inclusive, a transtornos e acidentes típicos dessa modalidade de deslocamento<sup>76</sup>. Essa alta popularidade também se associou ao crescimento e consolidação, numa outra escala, do aspecto comercial e financeiro do trio elétrico. À medida em que cresceu sua visibilidade e o interesse por sua presença em outras cidades, sua dimensão enquanto negócio intensificou-se na mesma proporção e alguns exemplos são capazes de demonstrar a velocidade com que isso se deu. Para a apresentação da CAETANAVE em Curitiba, ainda em 1973, por exemplo, "para se ter uma ideia da importância do conjunto, por um só dia, o trio cobra 15 mil cruzeiros"<sup>77</sup>. No final da mesma década, através de uma notícia esportiva um tanto quanto inusitada, de 1979, podemos vislumbrar algumas transformações:

Flá é diferente. Esse trio elétrico é de Minas.

O tão falado trio elétrico baiano, contratado para animar a festa do título invicto do Flamengo, é mineiro. A procedência foi descoberta ontem, depois que assessores da diretoria anunciaram o trajeto a ser percorrido pelo trio. O que causou surpresa, a princípio, foi o preço a ser cobrado: apenas Cr\$ 140 mil, quando se sabe que qualquer trio

---

<sup>76</sup> Nessa nova dinâmica rodoviária intensa, os trios elétricos, infelizmente, também ficaram suscetíveis a ocorrência de acidentes fatais nas estradas, por exemplo. No mesmo ano de 1972, quando a CAETANAVE estava à caminho de uma micareta na cidade de Jacobina, no interior do estado da Bahia, uma Kombi que vinha em seguida e levava os músicos percussionistas do trio colidiu com um ônibus que vinha de Recife, em direção a São Paulo, deixando sete vítimas fatais entre as ferragens do automóvel. O próprio Orlando Campos, que seguia atrás dos veículos em outro carro, perdeu dois irmãos no triste acidente.

<sup>77</sup> "Caetanave" um espetáculo eletrizante para o nosso carnaval. *Diário do Paraná*, Curitiba, 27 de fev. 1973.

elétrico baiano cobra, no mínimo, Cr\$ 350 mil. O mais inconformado era o lateral Toninho, natural da cidade de Vera Cruz, na Bahia: "Mineiro entende tanto de trio elétrico quanto eu de missa. Não quero nem ver. Tanto trio elétrico bom para o Flamengo contratar e eles trazem um mineiro. Posso citar três muito bons: Caetanave, Ipê e Saborosa"<sup>78</sup>.

Nessa nova conformação, o trio elétrico vai se inserindo, cada vez mais, dentro de uma lógica mercadológica de consumo de massa que, inclusive, muitas vezes era totalmente alheia à temática carnavalesca, princípio basilar de sua criação original<sup>79</sup>. O grande interesse pela figura vai provocando uma elevação expressiva do montante financeiro necessário para sua contratação, num curto período de tempo, aumentando consideravelmente a demanda pelos trios elétricos. Essa mesma demanda, de certa forma, também desencadeou um processo intensivo de multiplicação da produção dos trios para corresponder à procura, num processo que se distanciava de sua elaboração mais artesanal inicial por Dodô e Osmar, ao ponto de serem criadas fábricas exclusivamente dedicadas a eles, como a fábrica Tapajós, em Salvador. E nesse sentido, é interessante pensar que, se por um lado, com a alta demanda e popularidade do mercado *trielétrico*, o trio cresceu em tamanho, potência e quantidade e se espalhou em presença, fazendo parte de diversas atividades que nem estavam necessariamente relacionadas ao carnaval, como as comemorações esportivas cariocas; por outro lado, mesmo com a vulgarização da figura, permanecia um certo teor mítico em relação à sua originalidade e produção baiana.

No mesmo período em que o rodoviarismo tomava proporções gigantescas num país de dimensões continentais, que as estradas e demais infraestruturas cresciam de maneira vertiginosa pelo Brasil e pela Bahia, e com o aumento da quantidade e demanda pelos automóveis produzidos em território nacional; em relação ao trio elétrico, dois aspectos, desencadeados após a CAETANAVE de 1972, merecem ser pontuados com maior destaque. Por um lado, com a popularidade dos trios e, conseqüentemente, do carnaval de Salvador, as novas estradas brasileiras propiciavam uma melhor fluidez para o grande fluxo de turistas que vinham à cidade durante os festejos, sobretudo pela BR-324, ou Rio-Bahia, afirmando o lugar do carnaval soteropolitano dentro do "turismo

---

<sup>78</sup> Flá é diferente. Esse trio elétrico é de Minas. *Jornal dos Sports*, Rio de Janeiro, 27 de abr. 1979.

<sup>79</sup> Até os dias de hoje, essa é uma questão muito complexa em relação aos trios elétricos. Com suas possibilidades de alcance e mobilização popular, sobretudo no espaço da rua, ele foi apropriado por outras lógicas e atividades, sendo contratado para festas aleatórias no calendário ou comícios políticos, por exemplo, prática comum em muitas cidades do Brasil.

rodoviário" do país. Por outro lado, também houve a movimentação, por parte dos trios elétricos, de se apropriarem dessas mesmas estradas para viajarem pelo Brasil, cumprindo a agenda de eventos e contratos que parecia crescer, cada vez mais. As vias que permitiam o fluxo intenso de turistas para Salvador, durante o carnaval, interessados e entusiasmados em irem atrás do trio elétrico pelas ruas, num movimento e fluxo de certa forma inverso, também ajudavam a exportar essa figura simbólica e enigmática pelo restante do país, ao possibilitarem seu escoamento a diversos outros locais.

\*\*\*



## Tropicalismo, participação e os trios elétricos

Desde 1949<sup>80</sup>, na Bahia, existe uma nova forma de carnaval, criada pelos trios elétricos. Essa foi uma solução estética que o povo de Salvador encontrou para continuar se manifestando ativamente [...] A forma do trio elétrico criou um estilo de tocar, um estilo de brincar na rua, criou um estilo de marcha de carnaval. E impediu que o carnaval da Bahia se tornasse essa coisa triste que é o carnaval do Rio, essa coisa ainda bonita, mas melancólica: exatamente a conservação de uma expressão do passado; o carnaval do Rio, que você pode até pagar pra ver - mas que as pessoas de hoje não vivem hoje, entende? E o trio elétrico na Bahia solucionou esse problema saudavelmente. O que a gente tem feito [movimento tropicalista], de uma certa forma, está muito ligado com a forma do carnaval baiano. Por isso que o carnaval é um dos meus maiores interesses [...] e eu temo que o próprio fato de eu estar dando importância ao carnaval da Bahia prejudique, turistizando demais o carnaval baiano [...] Eu gostaria que o carnaval da Bahia, em vez de se tornar um ponto de atração turística, ele se tornasse um exemplo de solução estética, de expressão do povo brasileiro, um exemplo de saúde criativa (VELOSO, 1977, p.91-92).

A homenagem de Orlando Campos à Caetano Veloso, com a criação da CAETANAVE em 1972, é significativa para entender a trama de relações que se constituiu entre as transformações que ocorriam em Salvador nesse período, inclusive no que concerne ao seu carnaval e ao trio elétrico, e outros acontecimentos mais amplos no cenário baiano e brasileiro, sobretudo no campo político e cultural. À época, figuras como os baianos Caetano Veloso e Gilberto Gil faziam parte de um dos núcleos artísticos brasileiros que contestavam, especialmente no campo cultural de determinados centros urbanos, o engendramento e a conjuntura social, política e econômica em voga no país. Num momento de mudanças urbanas intensas, muito associadas a determinado modo autoritário de planejamento e intervenções nas cidades, imersas sob os anos sombrios da ditadura militar, muitas foram as práticas que surgiram como resistência ao cenário coercitivo brasileiro e em contraposição a certa imagem mítica de Brasil, e também de Bahia, que se tentava construir e se estabelecer. Essa imagem, que por um lado tentava escamotear as diversas problemáticas violentas que ocorriam no país devido ao regime ditatorial, por

---

<sup>80</sup> O ano correto seria 1951.

outro lado também reafirmava construções idealizadas de cidade que visavam, sobretudo, seu melhor aproveitamento turístico.

O cenário de transformações que se desenvolveu em Salvador, durante a década de 1970, modificou fundamentalmente seu cotidiano, suas práticas e sua experiência urbana, alterando uma série de características e dinâmicas da capital baiana. Muitas dessas intervenções associavam-se intimamente a determinadas narrativas urbanas de modernização e progresso, que faziam parte do que se queria imaginar e construir para a "Nova Salvador". Elas possuíam um caráter fortemente autoritário de atuação e buscaram operar na tentativa de maior controle possível dos espaços da cidade, se esforçando em criar falsas imagens e consensos sobre Salvador que tentavam esconder sua complexidade e diversidade, elementos inerentes a qualquer formação urbana. Esse discurso também se aproximou do grande interesse turístico que se constituiu na capital baiana neste momento, sobretudo na região de seu Centro, e que tentava estabelecer nesse território uma espécie de centralidade turística, o que gerou disputas e tensões com a ocupação que havia se estabelecido por ali, por parte das populações mais vulneráveis.

No entanto, na contramão das diversas arbitrariedades impostas em Salvador, que também atravessaram de maneira significativa o seu carnaval, floresceram uma série de experiências criativas que disputaram outras formas de atuação nesse urbano, através das quais também somos capazes de vislumbrar outros modos possíveis de pensá-lo e de operar sobre ele. Nesse sentido, o período do carnaval, especialmente a partir de sua dimensão de apropriação coletiva das ruas e demais espaços públicos, se mostrou enquanto um cenário fértil e propício para a elaboração de outras formas criativas de contestar e atuar sobre a cidade. A festa não somente lançou luzes sobre certas problemáticas, mas também provocou e potencializou a elaboração de outras maneiras de exposição e de manifestação que se expandiram para muito além do contexto carnavalesco, ganhando visibilidade e alcances mais amplos.

Em escritos dos anos de 1969 e 1970, o crítico Roberto Schwarz colocou que "apesar da ditadura da direita há relativa hegemonia cultural da esquerda no país" (SHWARCZ, 1978, p.62), insinuando que, mesmo perseguida e afastada dos poderes políticos, a presença cultural da esquerda brasileira não havia sido extinta com o golpe de 1964, mas seguiu viva e atuante, especialmente no campo cultural, encontrando brechas e alternativas de atuação contra o regime militar. Os embates acerca da complexa "cultura brasileira" ganharam efervescência

naquele momento, mobilizando disputas que atravessaram os mais diversos setores da sociedade, como o político, o civil e, particularmente, o artístico. Se por um lado, uma parte da sociedade, especialmente a dita classe média urbana, que no contexto soteropolitano usufruía de seus *shoppings centers* e suas novas e largas avenidas de vale, era tida por muitos como alheia, acomodada e alienada sob o "milagre econômico" e a cultura de massa recém-instalada no país; por outro lado, os movimentos à esquerda<sup>81</sup>, de oposição ao regime ditatorial, também ganharam fôlego, sobretudo nos debates empreendidos pela nova população de jovens urbanos e universitários, "intelectualmente instrumentalizados" (COELHO, 2010, p.), que se expandia pelas grandes cidades do Brasil.

Artistas como Caetano Veloso e Gilberto Gil faziam parte de um movimento que ficou conhecido por "Tropicália", um dos acontecimentos contraculturais que emergiu no cenário brasileiro no final da década de 1960<sup>82</sup> e que é fundamental para o entendimento da complexa situação cultural do país do período, sobretudo no que diz respeito aos projetos e às ações artísticas de resistência às práticas oficiais, empreendidas pelas autoridades repressivas. A industrialização, a urbanização, os novos objetos e hábitos de consumo, as desigualdades sociais, a violência, a espetacularização, o turismo, a mudança da capital federal e a construção de Brasília, eram alguns dos temas que permeavam o imaginário do grupo e lhes suscitavam questões a serem trabalhadas pelo movimento. Seus processos, experiências e criações estavam intrinsecamente relacionados a "uma forma de percepção propiciada pela vivência urbana"<sup>83</sup> (FAVARETTO, 2021, p.64), na qual as cidades, que sofriam transformações significativas naquele período, para além de palcos coadjuvantes, eram protagonistas fundamentais. Sobre as experiências tropicalistas, "poesia, música, cinema, teatro, artes plásticas, literatura, jornais, revistas, livros, compunham uma produção dispersa e multifacetada, que não deixava de ser a seu modo uma contestação ao Brasil do milagre econômico" (FAVARETTO, 2019, p.23), e que, ademais, buscavam

---

<sup>81</sup> Não se pretende aqui adentrar nas minúcias e disputas específicas da esquerda do país nesse momento, que constituiu um cenário amplo e heterogêneo de ações, escolhendo por se debruçar, com mais cuidado, em partes da atividade contracultural e tropicalista, de maior reverberação e relevância para este trabalho.

<sup>82</sup> Nesse sentido, dois marcos são tidos como fundamentais para a constituição do grupo: a instalação Tropicália, elaborada pelo artista Hélio Oiticica em 1967 e o lançamento do disco Tropicália ou *Panis et Circensis*, em 1968, pelos músicos Caetano Veloso, Gilberto Gil e Tom Zé, Gal Costa, a banda Os Mutantes e o maestro Rogério Duprat.

<sup>83</sup> É interessante pontuar músicas como "London, London", "Sampa", "Meu Rio", dentre muitas outras que teciam homenagens explícitas às cidades e que tinham na experiência e percepção do espaço urbano sua fonte de criação central.

uma forma outra de aparição e afirmação no espaço das cidades.

Nesse sentido, centros urbanos como Salvador, São Paulo e Rio de Janeiro, atravessaram o imaginário dos artistas e se constituíram enquanto parte fundamental para o desenvolvimento e entendimento de muitos processos do grupo. A Bahia teve um lugar de destaque dentro do movimento, sendo muitos de seus membros nativos do estado e que conformaram o núcleo conhecido como "grupo baiano"<sup>84</sup>, com a presença de artistas como Caetano Veloso, Gilberto Gil, Gal Costa<sup>85</sup> e Tom Zé. Para além de meros cenários inertes, as cidades, em suas pluralidades de existências e de acontecimentos, em meio às suas complexidades urbanas (GORELIK, PEIXOTO, 2019), surgem enquanto verdadeiras arenas, espaços privilegiados e potencializadores de encontros, de possibilidades criativas, de invenção e também de resistência. Em meio a um contexto duro e violento, de reformas e transformações, quando praticadas e apropriadas por outros corpos e vivências, as cidades também ganharam possibilidades de usos alternativos, com experiências, comportamentos e apropriações distintas no espaço urbano que, muitas vezes, desviavam e desafiavam uma determinada ordem desejada e estabelecida.

E dentre as muitas possibilidades e potencialidades vislumbradas pelo grupo tropicalista, especialmente para os artistas baianos, estava a cidade e o carnaval de Salvador: a Tropicália constituiu-se enquanto "um movimento cuja estética se relaciona intensamente com a trama carnavalesca baiana" (MIGUEZ, 1996, p.94). É importante lançar luzes sobre essa aproximação dado o momento por que passava o carnaval soteropolitano, e também para elaborar um entendimento mais complexo sobre ambas as manifestações, especialmente na leitura e relação de Caetano Veloso com os trios elétricos "[que] me ajudaram a curtir a adolescência e a bolar o Tropicalismo [...] e depois a explicar o Tropicalismo e justificá-lo" (VELOSO apud GÓES, 1982, p.73). Para muito além de sua dimensão mercadológica, em alta naquele momento, o artista abordou o trio elétrico enquanto um ator complexo no contexto do carnaval, capaz de mobilizar outras

---

<sup>84</sup> A autora é ciente da complexidade inerente ao movimento da Tropicália, tratando-se de uma manifestação contracultural artística multifacetada, empreendida por uma série de atores diversos, de campos e atuações distintos. Entendendo que os pormenores em relação ao movimento em si não fazem parte, de maneira direta, da discussão da dissertação aqui apresentada, não entraremos nesse debate específico, concentrando-nos nas questões mais relativas ao dito "grupo baiano".

<sup>85</sup> Deixo aqui uma homenagem à "voz da tropicália", Gal Costa, artista fundamental numa série de processos tropicalistas e para o cenário artístico e cultural brasileiro, que nos deixou em novembro de 2022, no processo de escrita dessa dissertação.

dimensões da vida urbana, e também absorveu e incorporou muitos de seus elementos, que foram reelaborados em suas criações artísticas. Segundo Fred Góes,

A relação do trio elétrico com o tropicalismo se dá dialeticamente. Os criadores do movimento, ainda que sem explicitar a intenção, se inspiram na forma de apresentação feérica e "*épatante*" do trio elétrico, enquanto espetáculo, e em alguns outros aspectos característicos do fenômeno com a mistura do tecnológico com o artesanal, a justaposição do arcaico com o moderno, o casamento do instrumental elétrico com a percussão primitiva, a antropofágica deglutição de diferentes formas musicais, eruditas ou populares, cafonas e de bom gosto e o carnavalizador redimensionamento de tudo que é executado. O tropicalismo, por sua vez, devolverá devidamente deglutida, para o Trio Elétrico, toda uma série de novos caminhos musicais a serem seguidos. E isto ocorre sobretudo a partir de 1968/69, em pleno "*up*" tropicalista, com a gravação de "Atrás do Trio Elétrico" (GÓES, 1982, p.70).

São inúmeros os atravessamentos vislumbrados entre o movimento tropicalista e o carnaval soteropolitano e, mais especificamente, a figura do trio elétrico. Ambos partiam de elaborações e apropriações de diferentes elementos para imaginar e conceber novas criações, novas experiências e novas formas de aparição que, muitas vezes, desviavam e contestavam certa ordem hegemônica desejada e estabelecida, o que perpassava o espaço da cidade. Também é importante notar que a Tropicália se desenvolveu, de certa forma, em concomitância ao período em que o trio elétrico também se transformava técnica e esteticamente, alterando substancialmente seus efeitos de massa e apresentação e, inevitavelmente, sua relação com o espaço urbano. Passados quase vinte anos desde a invenção da FOBICA original de 1951, criada por Dodô e Osmar de maneira mais artesanal, no que diz respeito ao processo de montagem do equipamento, no final da década de 1960 e início de 1970 o trio elétrico já havia alcançado outros patamares e modificações, empreendidas especialmente por Orlando Campos em seu Trio Elétrico Tapajós.

Assim, a CAETANAVE de 1972 é essencial e basilar para entender essa relação de aproximações e experimentações criativas, de experiências de apresentação e efeitos. A homenagem de Orlando Campos à Caetano Veloso, que voltava do exílio europeu para a Bahia, constituiu-se enquanto um marco estético e simbólico para o carnaval, para o trio elétrico, para a Tropicália e para Salvador. Ademais, para a inspiração e elaboração da CAETANAVE, Orlando relatou que "naquele carnaval de 72 eu estava fazendo um carro para apresentar. Eu ia para

São Paulo comprar material e comecei a ler uma revista no avião, quando vi uma nave. Daí eu disse: isso dá um trio elétrico formidável [...] Daquela espaçonave eu projetei a Caetanave que vocês todos conhecem”<sup>86</sup>. A referência articulada pelo construtor de trios elétricos entre a homenagem à Caetano Veloso e as naves espaciais, imagens muito populares naquele contexto de corrida espacial durante a Guerra Fria, também denuncia a relação desse objeto com outros itens da cultura visual e popular em circulação naquele período, elaboração que também se aproxima de muitos procedimentos criativos tropicalistas.

No cenário urbano, é interessante notar as articulações empreendidas por Caetano Veloso entre o trio e a criação de uma solução estética, de uma certa forma de se "manifestar ativamente" e de um "novo estilo de brincar no espaço da rua". Antes do trio elétrico, é notável uma maior diferenciação entre as dimensões do público e do privado, entre as regiões mobilizadas da cidade, entre as classes sociais, e entre certos atores e espectadores no espaço do carnaval, elementos fortemente tensionados com a criação dessa figura e consequente desenvolvimento de uma nova forma de brincar nas ruas e de apropriar-se desses espaços. É importante reiterar o contexto de transformações urbanas em Salvador em que essas apropriações se deram, um cenário de mudanças que afetaram essencialmente a dimensão da rua, sobretudo no que tange à sua relação com a população, uma vez que, muitas das modificações empreendidas na capital baiana abordaram esses espaços apenas enquanto vetores de circulação e fluidez, pensadas a partir da escala do automóvel.

Essa nova elaboração urbana-carnavalesca em Salvador também atravessou o movimento da Tropicália. Celso Favaretto reforça o caráter de forte espacialização urbana das criações tropicalistas, sobretudo nas músicas, onde "as ações ocorrem nas ruas, praças públicas, parques, que são lugares de passagem e mudanças rápidas" (FAVARETTO, 2021, p.92). Em algumas produções é possível vislumbrar muitas dessas tensões e elementos urbanos e carnavalescos, sobretudo na obra de Caetano Veloso e, mais especificamente, em seu álbum lançado em 1977 intitulado "Muitos Carnavais"<sup>87</sup>, um marco no que concerne à relação criativa do artista baiano com o carnaval e com Salvador. A cidade se faz presente não

---

<sup>86</sup> Disponível em:

<<https://g1.globo.com/bahia/carnaval/2012/noticia/2012/01/apos-40-anos-da-caetanave-orlando-tapajos-sonha-colocar-replica-na-rua.html>>

<sup>87</sup> Apesar de muitas músicas já terem sido lançadas previamente de maneira individual, enquanto *singles*, como por exemplo "Atrás do Trio Elétrico", de 1969, o álbum "Muitos Carnavais" foi lançado pela gravadora *Philips*, em 1977.

somente de maneira explícita nas letras das músicas, com citações diretas a referenciais urbanos como a Praça Castro Alves, ou às inúmeras e íngremes ladeiras soteropolitanas; mas seu contexto urbano, profundamente modificado pelo carnaval, emerge nos risos e ruídos, nos gestos corpóreos desordenados, e na própria construção sonora das músicas que levam em conta um tipo de movimentação específica da rua, durante o carnaval, especialmente atrás do trio elétrico.

Ouvindo a música “Atrás do Trio Elétrico”, de 1969, somos capazes de perceber a heterogeneidade de vozes e outros ruídos que atravessam a musicalidade da guitarra, numa multiplicidade de sons e acontecimentos que se dão no espaço da rua, seguindo o trio. A própria letra e estrutura da canção, em seu jogo de fonéticas e palavras em trechos como "que é do outro lado, do lado de lá do lado que é lado lado de lá / o sol é seu o som é meu, quero morrer, quero morrer já" insinuam a relação evidente entre a criação musical de Caetano Veloso e uma certa movimentação que é típica dos deslocamentos, passagens e gestos rápidos nas ruas, durante o carnaval, atrás do trio elétrico. Suas músicas também denunciam muitas das mudanças e dos elementos que constituíam a festa naquele momento, sobretudo no que perpassava sua espacialidade. Quando Caetano canta, em "Um frevo novo"<sup>88</sup>, que "A praça Castro Alves é do povo [...] Todo mundo na praça e muita gente sem graça no salão", é possível vislumbrar a forte atração e apelo em relação aos espaços públicos da cidade, durante o carnaval, em detrimento de outros locais e espacialidades relacionados a outras manifestações postas como *sem graça*, nesse caso para referir-se às festas privadas nos grandes salões dos clubes.

Em sua dimensão espacial coletiva e compartilhada, a rua virou, cada vez mais, objeto de desejo e disputa durante o carnaval, palco privilegiado da festa. Em sua ativação provocada pelo trio elétrico, ela é mobilizada para além de sua dimensão física, sendo aguçada em seu caráter potencializador de encontros, subversões, criações, práticas e acontecimentos urbanos. Estudiosos do carnaval soteropolitano como Fred Góes (1982) e Paulo Miguez (1996) pontuam que, a partir da invenção do trio elétrico, em 1951, houve a criação de um novo formato de participação popular nas ruas durante o carnaval, que seria um traço distintivo da festa baiana, um dito "carnaval participação", distinto de outras expressões carnavalescas brasileiras mais associadas a uma dimensão de "espetáculo", que também eram populares em Salvador até aquele lançamento

---

<sup>88</sup> Um frevo novo - Caetano Veloso, Muitos Carnavais, 1977.

inusitado da FOBICA, em 1951. É dessa dimensão participativa como provocada pelo trio, ou da falta dela, que também parte a crítica inicial de Caetano Veloso a outros carnavais nacionais como o carioca, "que você pode até pagar para ver mas que as pessoas não vivem" (VELOSO, 1977, p.91, grifos nossos). Esse caráter participativo é essencial para entender as transformações urbanas-carnavalescas no contexto soteropolitano após o trio elétrico, caráter esse que, desconfiados ter talvez atingido seu apogeu mais de 20 anos depois da criação do trio, desenvolvendo-se durante a década de 1970, especialmente após a CAETANAVE.

Todos eram unânimes em dizer que o melhor carnaval de rua do Brasil está na Bahia. No Rio, já não se brinca nas ruas; em Recife, o "curso" impede que o povo dance e pule no asfalto; no resto do Brasil a folia é nos clubes. Inegavelmente, a maior atração - principalmente para o folião de rua - é o trio elétrico. Mais uma vez, ficou comprovado que quando ele aparece, arrasta uma massa humana a pular e cantar [...] Eles não se cansam! E isto provaram ontem à noite quando um trio elétrico apareceu na Rua Chile com Caetano Veloso. Um verdadeiro delírio!<sup>89</sup>

A notícia acima refere-se ao carnaval em que voou a CAETANAVE pelas ruas de Salvador em 1972. É notável a ênfase dada à apropriação das ruas durante a festa, por parte dos foliões, como um elemento de destaque do carnaval soteropolitano, o que parecia diferenciá-lo, nesse momento, de outros carnavais brasileiros. E nesse sentido, o trio elétrico é colocado como o grande ativador dessa massa humana e festiva pelas ruas da cidade, criador de um novo estilo de brincar nas ruas, de "pular carnaval"<sup>90</sup>, de participar e dançar seguindo o trio, em gestos mais livres e desordenados, tendo como parceiros possíveis a própria multidão. Esse elemento distintivo da folia baiana ganhou holofotes cada vez mais amplos, em muitas escalas, e ao fim do carnaval da CAETANAVE lia-se nas manchetes que o "Carnaval baiano foi atração nacional", com a presença dos foliões baianos mas também dos "cerca de vinte mil turistas procedentes de vários pontos do país [que] brincaram na Bahia"<sup>91</sup> interessados em conhecer e desfrutar desse novo estilo de festa nas ruas.

---

<sup>89</sup> Carnaval baiano foi atração nacional. *Jornal A Tarde*, Salvador, 16 de fev. 1972.

<sup>90</sup> Esse termo é fundamental para entender o tipo de movimentação dos corpos atrás do trio elétrico, que alguns anos depois se consagraria pela expressão "pular que nem pipoca". Numa outra fase da festa, onde os blocos de trio, separados por uma corda, já estavam consolidados, o termo "pipoca" passou a designar os foliões que brincavam livremente pela rua, fora das cordas e desassociados de blocos.

<sup>91</sup> Carnaval baiano foi atração nacional. *Jornal A Tarde*, Salvador, 16 de fev. 1972.



Ao final do mesmo ano, em seus convites e passeios por outras cidades, trafegando pelas muitas estradas que se abriam no país nesse momento, a CAETANAVE de Orlando Campos gravou o primeiro disco já produzido de trios elétricos. Assim como no lançamento nacional da música "Atrás do Trio Elétrico", em 1969, que contou com a presença e performance do Trio Elétrico Tapajós e de Caetano Veloso, a empreitada foi realizada no Rio de Janeiro, insinuando o domínio da cidade sudestina na indústria fonográfica em detrimento de Salvador, que originou e desenvolveu o fenômeno. Lançado pela *Phonogram [Phillips]*, em 1972, o LP "CAETANAVE: Trio Elétrico Tapajós", foi gravado ao vivo nas ruas cariocas, uma tarefa arriscada e de difícil elaboração e execução técnica, para a época. Uma vez que as músicas do disco poderiam ter sido gravadas num estúdio apropriado, como de praxe, é fundamental a importância dada à necessidade da presença coletiva da multidão nas ruas na tentativa de capturar a experiência do trio elétrico, que nesse momento "ganha o status de bem de consumo industriocultural, um produto a ser consumido" (GÓES, 1982, p.69).

Com a consolidação do fenômeno como grande protagonista da festa, "muita gente é de opinião que a SUTURSA deveria incentivar a organização de mais trios-elétricos [...] já que o povo baiano não é muito partidário de outras manifestações, sob a alegação de que os desfiles prejudicam a folia nas ruas centrais"<sup>92</sup>. Assim, a partir da popularização desse novo modo de brincar o carnaval nas ruas provocado pelo trio elétrico, com o incentivo e seu estabelecimento enquanto grande símbolo do carnaval de Salvador, sobretudo nas ruas do Centro da cidade, palco historicamente privilegiado de seus festejos, também é possível perceber que esse crescimento se deu em detrimento de outras manifestações carnavalescas que não foram páreo para sua forte performance e presença nas ruas. À medida em que o trio se apropriou desses espaços, mesmo que se afirmando como experiência de maior caráter popular e ocupação das ruas e demais espaços públicos, tendo tensionado uma série de segregações e hierarquias existentes e transformado essencialmente as bases e dinâmicas espaciais do carnaval de Salvador; em contrapartida, ao concentrar as atenções da festa, ele também silenciou outras expressões que não sobreviveram à sua potência técnica, estética, sonora e visual, sobretudo àquelas empreendidas pelas populações negras e mais vulneráveis da cidade, até então<sup>93</sup>.

---

<sup>92</sup> *Ibidem*

<sup>93</sup> Podem ser citadas manifestações como os cordões, os blocos de índio e as escolas de samba, que vão perdendo espaço e engajamento até desaparecer do carnaval da cidade.

No entanto, se por um lado a década de 1970 e a CAETANAVE consolidaram a imagem do trio elétrico enquanto grande protagonista das ruas e do carnaval de Salvador, por outro lado, apesar do sufocamento e enfraquecimento de algumas manifestações já existentes, o período também marcou um momento de florescimento de outras entidades carnavalescas que buscaram se afirmar no espaço da rua, associadas, por exemplo, a temáticas mais amplas do movimento negro. Não é impossível imaginar que, em alguma medida, a performance e ativação popular nas ruas como desencadeada pelo trio elétrico tenha gerado reverberações a partir das quais outras criações foram provocadas e imaginadas. É importante pontuar a forte imbricação dessas entidades que surgiram com seus territórios de origem em Salvador, o que incluía partes de seu Centro, num momento de constantes tentativas de remoção dessas populações deste local, devido ao grande interesse turístico na região. Segundo Ana Fernandes e Marco Aurélio Gomes, "a crescente degradação física da área será acompanhada por um enorme e pujante movimento cultural, reafirmando o Pelourinho como uma espécie de território central numa rede de territórios negros nessa cidade tão negra que é Salvador" (GOMES, FERNANDES, 1995, p.53).

Deste modo, sobretudo ao retomar a Tropicália, para além da aproximação empreendida entre Caetano Veloso e o trio elétrico, também é essencial lançar luzes sobre a atuação de Gilberto Gil, inicialmente com o afoxé<sup>94</sup> "Filhos de Gandhi" e, posteriormente, com a série de outras entidades que surgiram no carnaval da cidade nesse período, que ficaram conhecidas como "blocos afro". Mesmo que de maneira implícita e não formalizada<sup>95</sup>, sobretudo a partir de uma certa triagem e poderio econômico da população, a questão racial sempre teve contornos nítidos no carnaval de Salvador. Na letra de uma de suas músicas, o próprio Gilberto Gil canta sobre o "tempo [em] que preto não entrava no

---

<sup>94</sup> Segundo Antônio Risério, a expressão afoxé vem do iorubá, e significa algo como "a enunciação que faz (alguma coisa) acontecer. Ou, numa tradução mais poética, a fala que faz" (RISÉRIO, 1981, p.12). No Brasil, o termo acabou se popularizando para referir-se a certas manifestações afrocarnavalescas. A criação do afoxé Filhos de Gandhi vai ser melhor abordada no capítulo 3, FOBICA.

<sup>95</sup> É interessante ressaltar que, ao longo da história do carnaval da cidade, uma série de "táticas" já foram adotadas por muitas modalidades de festa para tentar inibir a presença e participação da população negra e economicamente menos favorecida. Mais recentemente, por exemplo, sobretudo durante a década de 1990 e o início dos anos 2000, na modalidade dos blocos privados de trios elétricos, para comprar um ingresso, além da quantia necessária, o participante precisava passar por uma triagem e verificação de alguns dados exigidos como fotografias pessoais e comprovante de residência. A depender das respostas, seu desejo de compra poderia ser aceito ou não.

Bahiano, nem pela porta da cozinha"<sup>96</sup>, referindo-se ao Clube Bahiano de Tênis, que promovia um dos mais exclusivos e tradicionais bailes do carnaval da cidade. No entanto, mesmo diante das imposições e represálias, a população negra de Salvador sempre se reinventou e criou manifestações próprias, ligadas às suas raízes e tradições, de grande importância cultural para o carnaval e para a cidade, onde Gil também ressalta que "como o carnaval é uma das poucas conquistas já asseguradas dos negros, é natural que seja o momento máximo de aglutinação estética das forças de celebração" (GIL *apud* RISÉRIO, 1981, p.18).

A trajetória do afoxé é simbólica para vislumbrar e entender como se deu, muitas vezes, a relação do trio elétrico com outros tipos de manifestações carnavalescas que ocorriam na cidade, concomitantemente. O "Filhos de Gandhi"<sup>97</sup> havia sido fundado na Cidade Baixa por trabalhadores do cais do porto de Salvador, em grande parte ligados ao candomblé, dois anos antes da criação do trio elétrico, em 1949. No entanto, o grupo perdeu engajamento à medida em que cresceu a popularidade do trio, chegando quase ao desaparecimento no final da década de 1960. Segundo Antonio Risério, é com o retorno de Gilberto Gil do exílio, no mesmo ano de 1972 e no auge do acontecimento da CAETANAVE, que o afoxé ganhou novo fôlego e projeção, marcando "o momento chave no processo de reafricanização do carnaval baiano" (RISÉRIO, 1981, p.53). Numa música lançada ainda na década de 1970, Gil ora e pede a todos os orixás que *chamem e mandem descer pra ver, Filhos de Gandhi*<sup>98</sup>.

Só quando eu voltei de Londres, dentro daquele processo de retomada, de redescoberta, de sofisticação do gosto, é que eu fui procurar especificamente os afoxés, porque, mesmo no carnaval da minha infância, eles me apareciam como bálsamos, oásis de paz naquele caos da rua. Me lembro que assim que voltei, no meu primeiro carnaval aqui, me disseram que os afoxés não existiam mais. E, de fato, fui encontrar uns vinte Filhos de Gandhi, com os tambores no chão, num canto na Praça da Sé. Eles não tinham mais recursos, mais força para ocupar um espaço no carnaval baiano. Fui procurá-los para entrar no afoxé. Foi como uma coisa devocional, uma promessa, uma vontade de por o meu prestígio para funcionar

---

<sup>96</sup> O trecho faz parte da música "Tradição", lançada por Gil em 1993. Existe um boato muito popular em Salvador, mas nunca confirmado pelo artista, de que até o próprio Gilberto Gil, certa feita teria sido barrado na portaria do Clube Bahiano de Tênis.

<sup>97</sup> Sobre a criação do grupo, para Paulo Miguez, "se por um lado explicitava uma posição claramente anticolonialista ao escolher para homenageado a figura do indiano Mahatma Gandhi, por outro, enfrentava a questão das relações raciais assumindo uma postura nitidamente integracionista frente à cultura e os valores da sociedade branca" (MIGUEZ, 1996, p.103).

<sup>98</sup> A música "Filhos de Gandhi" foi lançada por Gilberto Gil em 1976.

em prol daquela coisa bonita que é o afoxé. E saí seis anos no Filhos de Gandhi, fazendo todo o percurso das 12 horas, cantando e tocando, parando nos pontos de devoção, obedecendo a disciplina que é muito rigorosa. E, no ano passado [1980], já eram mil Filhos de Gandhi<sup>99</sup> (GIL *apud* RISÉRIO, 1981, p.53).

Na década de 1970, a partir do retorno ao Brasil e atuação de Gilberto Gil em Salvador, aliada a uma malha de acontecimentos mais ampla, ocorreu o que alguns autores como Paulo Miguez (1996) e Antônio Risério (1981) chamaram de “reafricanização”<sup>100</sup> do carnaval soteropolitano, com o surgimento de uma série de entidades carnavalescas associadas a temáticas do movimento negro como o *black power*, de grande projeção e visibilidade nesse momento, em escala mundial. Goli Guerreiro chama a atenção para a relação indissociável entre essas entidades e seus territórios de origem, uma faceta diferenciada dessa nova expressão. Para além da atuação e desfile durante o carnaval, elas se caracterizam por desenvolverem projetos sociais que atuam diretamente nos bairros onde foram criadas, durante todo o ano. Podem ser citados o Ilê Aiyê (1974), surgido no bairro da Liberdade, então “o maior bairro negro-mestiço da América Latina, uma espécie de Harlem soteropolitano” (GUERREIRO, 2000, p.29); o Olodum (1979), no Pelourinho; e o AraKetú (1980), em Periperi, bairro do Subúrbio Ferroviário.

Sobre a criação do Ilê Aiyê, um de seus fundadores, Antônio Carlos dos Santos, mais conhecido como “Vovô do Ilê”, relata que “tava na época daquele negócio de poder negro, *black power*<sup>101</sup>, então a gente pensou em fazer um bloco só de negros, com motivos africanos. Foi também quando a gente começou a receber

---

<sup>99</sup> É interessante ressaltar, no contexto de crescimento do grupo, que com sua nova visibilidade ele passou a atrair a atenção dos poderes públicos, sendo patrocinado pelo governo da Bahia, a partir do final da década de 1970. Goli Guerreiro conta que “antigos membros do afoxé, que consideravam que o Filhos de Gandhi estava acima de qualquer governo, abandonaram a entidade e deixaram espaço para vínculos ainda mais vigorosos com os poderes públicos. Antônio Carlos Magalhães é o presidente de honra do afoxé” (GUERREIRO, 2010, p.77).

<sup>100</sup> “Digo reafricanização porque já aconteceu coisa semelhante no passado” (RISÉRIO, 1981, p.17). O termo re africanização, como utilizado por alguns autores para referir-se aos movimentos da década de 1970, retomam um outro período do carnaval baiano, entre finais do século XIX e início do século XX, que foi um momento de criação de uma série de clubes carnavalescos organizados pelas populações negras da cidade como a Embaixada Africana, Pândegos da África, dentre outros. Esses grupos foram muito relevantes e figuram em obras clássicas da antropologia brasileira como “Os Africanos no Brasil”, de Nina Rodrigues. Eles serão melhor abordados no capítulo 2, CORSO.

<sup>101</sup> Diversos nomes e acontecimentos podem ser citados nesse contexto de afirmação e resistência da cultura afroamericana, sobretudo a partir de referências estadunidenses como o grupo Panteras Negras, os ativistas Angela Davis, Martin Luther King, Malcom X, dentre muitos outros.

aqui as notícias das coisas que estavam acontecendo na África” (Antônio Carlos dos Santos *apud* RISÉRIO, 1981, p.38). A partir dessa conjuntura ampla de acontecimentos, com questões que mobilizaram e atravessavam os corpos negros e também a cidade de Salvador, o carnaval figurou enquanto um cenário oportuno de criatividade, aparição e resistência, que se estendia aos locais públicos da cidade, o que muitas vezes entrou em conflito com outros discursos e manifestações hegemônicas. O lançamento do Ilê Aiyê na Liberdade, o precursor dessas entidades, foi polêmico devido à sua estruturação inicial que só admitia a associação de membros negros, medida que perdurou durante alguns anos, o que o levou a ser chamado, ironica e rancorosamente, de “bloco do racismo”. Numa notícia intitulada “Bloco racista, nota destoante”, após o primeiro desfile do Ilê Aiyê, lê-se que:

Conduzindo cartazes onde se liam inscrições tais como: “Mundo Negro”, “Black Power”, “Negros Para Você” etc, o bloco “Ilê Aiyê”, apelidado de “Bloco do Racismo” proporcionou um feio espetáculo nesse carnaval. Além da imprópria exploração do tema e da imitação norte-americana, revelando uma enorme falta de imaginação, uma vez que em nosso país existe uma infinidade de motivos a serem explorados, os integrantes do “Ilê Aiyê” - todos de cor - chegaram até à gozação dos brancos e das demais pessoas que os observava do palanque oficial. Pela própria proibição existente no País contra o racismo, é de se esperar que os integrantes do “Ilê” voltem de outra maneira no próximo ano e usem em outra forma a natural liberação do instinto característico do Carnaval. Não temos felizmente problema racial. Esta é uma das grandes felicidades do povo brasileiro<sup>102</sup>.

Ainda que, historicamente, algumas comemorações carnavalescas privadas, como as festas nos clubes, fossem frequentadas quase que exclusivamente pelo público soteropolitano branco e mais abastado; a criação, afirmação e aparição pública nas ruas, de maneira explícita e formal, de uma organização composta apenas por corpos negros gerou incômodo e objeção em certos meios de Salvador, para os quais o “problema racial” era irrelevante. Apesar disso, com a resistência e articulação desses atores, as entidades prosperaram num momento em que “noto corretamente o nexos entre retraimento social e retraimento físico no espaço urbano. A projeção social, ao contrário, é acompanhada pela expansão - a vida da periferia se estende então aos locais públicos da cidade” (RISÉRIO, 1981, p.18). E com a popularização das associações, que começaram a multiplicar-se no período, com o receio do alcance de sua mobilização e na tentativa de

---

<sup>102</sup> Bloco racista, nota destoante. *Jornal A Tarde*, Salvador, 12 de fev. 1975.

domesticá-la previamente a partir de sua regulamentação, foi criada a categoria “bloco afro”<sup>103</sup> pela própria Bahiatursa, numa reunião que, segundo relatos dos membros, a diretoria das entidades não foi sequer convidada.

É inegável que o carnaval se mostrou como um período e cenário relevante e potente para a afirmação desses corpos no espaço da cidade, muitas vezes indesejados, preteridos e invisibilizados em seu cotidiano, onde a festa se torna um “espaço de subversão de cidadanias negadas” (SIMAS, 2020, p.122). O carnaval lança uma outra possibilidade de exposição criativa e apropriação das ruas, levando à tona e dando voz a discussões como o racismo e o preconceito, problemáticas estruturais na cidade de Salvador e também na sociedade brasileira. Essas novas atividades e articulações também desempenharam um papel fundamental no que diz respeito à resistência e manutenção desses grupos em certos espaços da cidade, sobretudo no Centro, neste momento. Mas se, inicialmente, essas presenças geraram disputas e tensões com o interesse patrimonial e turístico que se estabelecia na região, com a grande popularização dessas entidades, sobretudo de blocos como o Olodum, depois de um tempo esses mesmos interesses se voltaram a elas, num movimento em que “a negritude do Pelourinho é um trunfo para o sucesso mercadológico da intervenção” (GOMES, FERNANDES, 1995, p.54).

Deste modo, o cenário que se estabelecia em Salvador, durante o seu carnaval nesse período, era, de um lado, de afirmação e consolidação da grande popularidade do trio elétrico, com sua multiplicação intensiva nas ruas, que atraía os foliões baianos e também uma quantidade expressiva de turistas nacionais e internacionais; e por outro lado, o do florescimento e fortalecimento de entidades ligadas às regiões e aos movimentos negros da cidade, como os afoxés e os blocos afro. Essa grande popularização do carnaval de Salvador, que incluía a concentração decisiva da festa nas ruas centrais da cidade, passou a demandar uma atuação e engendramento urbano-organizacional mais complexos, por parte dos poderes públicos, durante a festa. Se havia o poderoso e crescente interesse turístico e econômico com relação ao carnaval, uma vez imersos no autoritarismo da ditadura militar, também houve a forte tentativa de ordenamento e controle dessa festa e de suas manifestações no território da cidade. A grande ativação popular nas ruas provocada pelo trio elétrico, que possivelmente reverberou em outras elaborações como os blocos afro, apesar de se alinhar aos interesses citados, também tensionava e estremecia uma certa

---

<sup>103</sup> Atualmente ainda é o termo mais utilizado para referir-se a essas associações.

ordem espacial estabelecida, que desejava ser mantida.

Em um informe do jornal *Diário de Notícias*, em 7 de fevereiro de 1973, intitulado “Secretaria de Segurança já montou esquema do Carnaval”<sup>104</sup>, lemos as medidas esquematizadas pelos poderes públicos para o policiamento urbano durante o período, contando com o auxílio das Forças Armadas, Polícia Militar e Corpo de Bombeiros. As regiões da cidade foram divididas em “postos de policiamento de emergências”, “sub-postos” e “setores”, cada qual com a discriminação específica de ruas e bairros que estariam sob a responsabilidade das organizações citadas, envolvendo uma série de regiões<sup>105</sup>. Entende-se que essas regiões estariam associadas à comemorações de maior expressão e escala no contexto carnavalesco, o que acarretaria em ações mais enfáticas do poder público sobre esses territórios, sendo notável a concentração e atividade diferenciada e mais complexa no Centro da cidade, insinuando ser este o local de maior mobilização carnavalesca e interesse de proteção e atuação. São mobilizados locais específicos como a Praça Castro Alves, a Avenida Sete de Setembro, a Rua Chile, a Praça da Sé, a Ladeira de São Bento, dentre muitos outros emblemáticos para o carnaval da cidade e que costumavam concentrar as atenções do público e também a passagem da maioria dos trios elétricos.

Assim, é importante entender que a CAETANAVE se inseriu num panorama complexo de, dentre muitos outros acontecimentos, atuações artísticas, urbanas, políticas e culturais significativas, que a atravessaram fundamentalmente. Ela foi um marco urbano, estético e simbólico que desencadeou e consolidou uma série de outros processos no carnaval e na cidade de Salvador. Esses atravessamentos mútuos, de leitura e entendimento complexos, também tiveram reverberações profundas para a Tropicália, para Salvador e para o seu carnaval. Se, por um lado, a festa foi uma fonte importante de referências estéticas, "tornando-se linguagem e determinando a forma do movimento" (FAVARETTO, 2021, p.131), especialmente para a produção artística e musical de Caetano Veloso e Gilberto Gil; por outro lado, é com o alcance e popularidade dessa mesma produção que o carnaval, Salvador e o trio elétrico vão ganhar uma outra visibilidade, o que irá redimensionar profundamente a festa popular soteropolitana, em muitas

---

<sup>104</sup> Secretaria de Segurança já montou esquema do Carnaval. *Diário de Notícias*. Salvador, 7 de fev. 1973. É possível notar a reedição dessa mesma medida, amplamente divulgada nos jornais da época, com pequenas alterações, ao longo de muitos anos.

<sup>105</sup> É interessante citar a utilização de termos no informe como “Prédio da ex-Sub-Delegacia” ou “Antigo Pronto Socorro”, remetendo à memória urbana da cidade, insinuando que o vocábulo seria de senso comum e entendimento da população.

esferas.

Apesar do temor confessado por Caetano Veloso, as transformações ocorridas na década de 1970 de fato marcaram e consolidaram o caráter turístico e comercial do carnaval soteropolitano, protagonizado por seu grande símbolo e chamariz, o trio elétrico. E por mais que tenha, teoricamente, se oposto a esse caráter turístico e comercial, ao valorizar outros aspectos mais profundos da festa, é inegável que a atuação do artista foi fundamental para a transformação do trio elétrico num bem de consumo de massa brasileiro, atraindo multidões para Salvador, assim como exportando a figura para diversas outras cidades. Porém, por outro lado, a festa, em sua popularidade, também se mostrou como um momento potente para outras elaborações criativas, alinhadas à disputas e problemáticas mais amplas na cidade, como as do movimento negro, que tinham na apropriação e disputa da visibilidade e espaço do carnaval, um cenário oportuno de manifestação e criação.

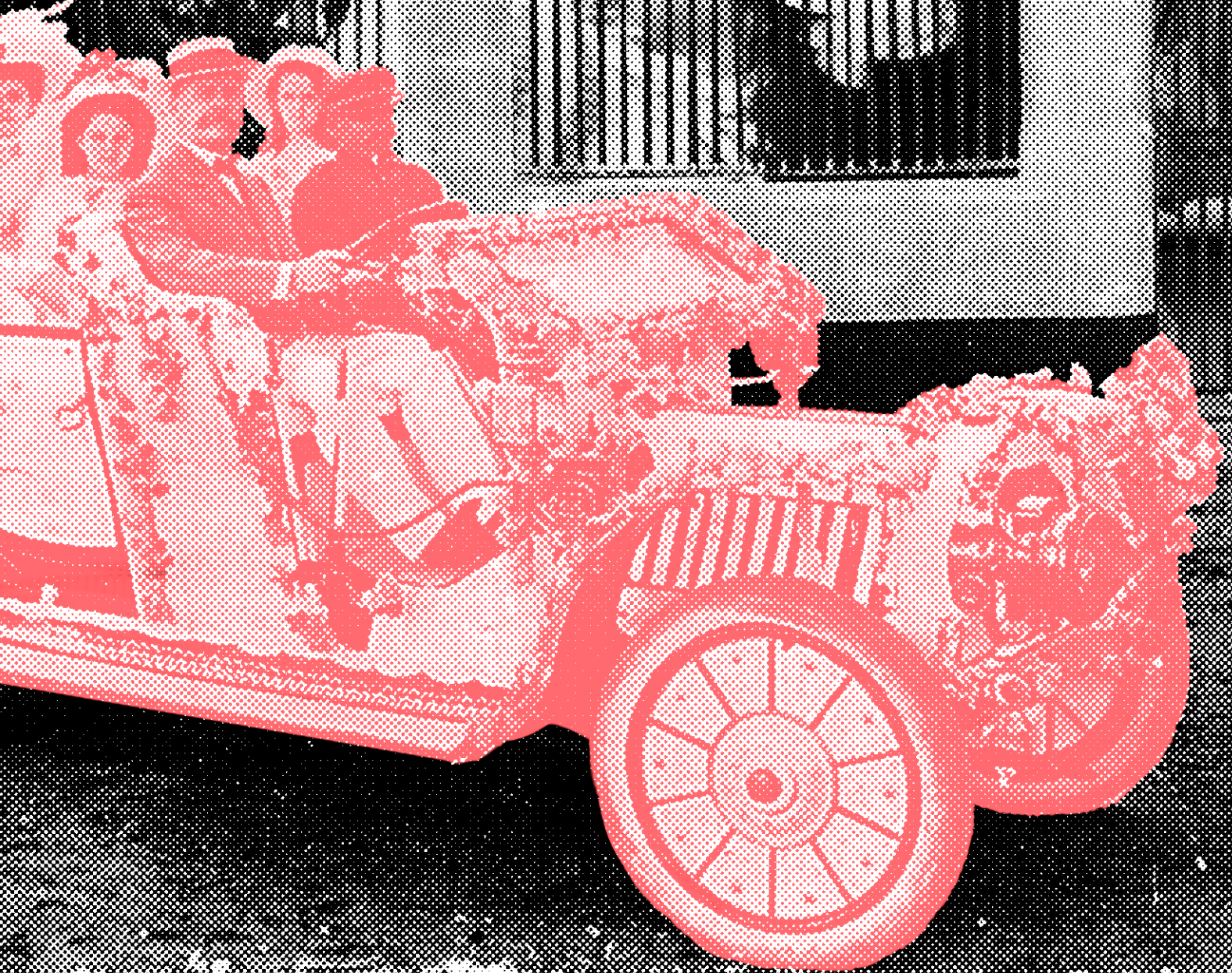
Retomando a entrevista de Caetano Veloso, o artista finaliza sua fala pontuando que "O carnaval, nesta sociedade real, desempenha um papel fundamental. Terapia, também. É estética. É uma força cega, pode ser política" (VELOSO, 1977, p.98), insinuando a grande potencialidade que vislumbrava na força do carnaval baiano, em suas possibilidades criativas, no encontro e afirmação da multidão de corpos ativos na rua. Milton Santos também discorre sobre a importância da festa para as populações mais vulneráveis da cidade, sobretudo as residentes do Centro onde "o Pelourinho, símbolo de uma área mais vasta, se transforma numa verdadeira ágora da cidade do Salvador, onde as classes pobres finalmente tem voz. Por enquanto são cânticos, amanhã podem ser os brados, os discursos políticos, a começar pelo discurso da cidade que nós devemos elaborar" (SANTOS, 1995, p.29); relacionando os acontecimentos e disputas visualizados no carnaval com mudanças urbanas possíveis e também outras formas de pensar e de atuar na cidade de Salvador.

\*\*\*



# CORSO

1920







# OS PROGRESSOS DA BAHIA



HENRIQUE LANAT



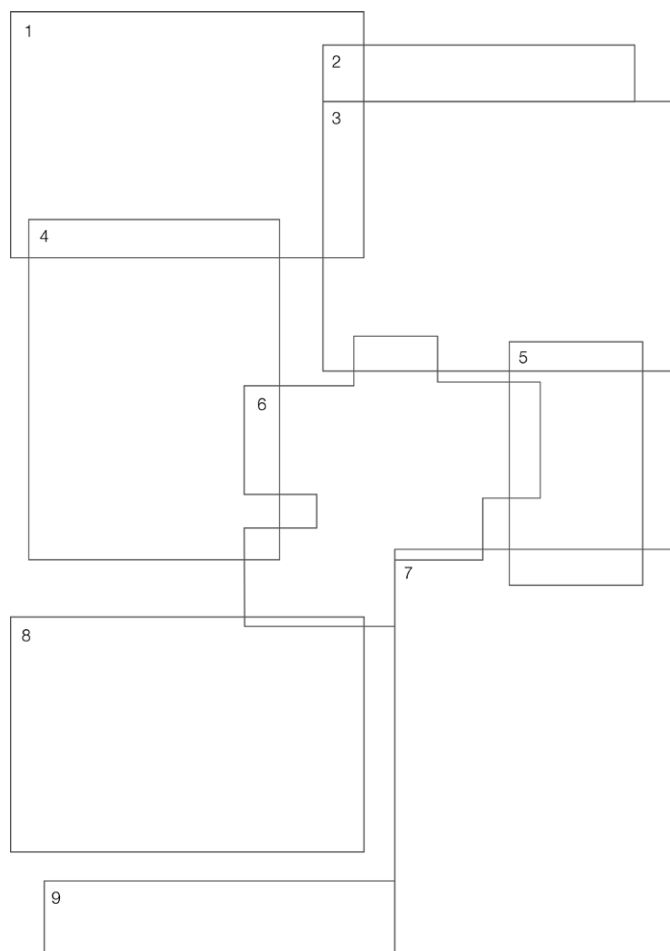
APRESENTA O  
**OLDSMOBILE**  
1939



Autos Olds e Buick  
Caminhões Olds e G. M. C.  
Refrigeradores  
STEWART WARNER  
RUA CASTRO ALVES, 1 - BAHIA



# A VELHA SÉ DA BAHIA



1. Avenida Sete de Setembro, 1918 - Acervo da Fundação Casa de Rui Barbosa.

2. Os progressos da Bahia. *Gazeta de Notícias*, Salvador, 5 dez. 1913.

3. Família Lanat no 2º automóvel *De Dion Bouton*, Salvador, [s/d] - Acervo privado da família Lanat.

4. Desfile do curso pela Avenida Sete de Setembro, [s/d] - Arquivo Histórico Municipal de Salvador.

5. Anúncio "Henrique Lanat apresenta o Oldsmobile 1939". *Bahia Tradicional e Moderna*, Salvador. 1939.

6. Diversos aspectos do carnaval na Bahia. *Bahia Ilustrada*, Salvador, fev. 1920.

7. Demolição da Igreja de São Pedro Velho para abertura da Av. 7 de Setembro. Fonte: CEAB - Centro de Estudos de Arquitetura da Bahia da Universidade Federal da Bahia.

8. Desfile do Clube Inocentes do Progresso, [s/d] - Arquivo Histórico Municipal de Salvador.

9. A velha Sé da Bahia. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 21 de jun. 1933.

O corso e as serpentinas: Foram a nota chic do carnaval. Durante os três dias consagrados a Momo, rua acima, rua abaixo, via-se a extensa fila de automóveis, alguns engalanados, conduzindo lindas fantasias, mascaradas e famílias. À noite, o aspecto era deslumbrante na Avenida Sete, bem iluminada, onde o trânsito nos três dias fez-se com dificuldade. Dos automóveis, das sacadas, dos bondes apinhados, as serpentinas cortavam os ares, cruzavam-se entrelaçando-se. A animação era crescente, onde quer que estivesse. Dentre o elevado número de automóveis que tomaram parte no corso ante-hontem, lembramos-nos dos seguintes: Henrique Lanat, de magnífico efeito, à noite <sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> O corso e as serpentinas. Bahia Ilustrada, Salvador, fev. 1920.

Atrás do Trio Elétrico

Percursos histórico-urbanos através de carnavais em Salvador

O desfile do CORSO de automóveis foi uma das expressões carnavalescas brasileiras que surgiram no início do século XX, e que se popularizou no país na década de 1920, sendo amplamente aderida pelas classes sociais urbanas mais abastadas. Ele consistia no desfile de carros ricamente ornamentados pelas principais ruas das cidades, onde as famílias desfilavam e se exibiam fantasiadas, atirando confetes e serpentinas durante o trajeto, de dentro do espaço privilegiado de seus veículos. Recém-chegados ao país, e de acesso economicamente restrito, esses objetos provocavam um verdadeiro *frisson* por onde passavam, sendo considerados um símbolo importante de *status* social e de modernidade, naquele momento. As cidades também passavam por um período de transformações urbanas significativas, sobretudo no que diz respeito a uma certa adaptação de suas ruas e traçados às novas tecnologias, objetos e meios de transporte, assim como de novos ideais e imaginários modernos, que permeavam, aos poucos, os grandes centros urbanos.

Em Salvador, o CORSO também tornou-se muito popular, circulando pelas principais ruas e avenidas da cidade, especialmente as que tinham sofrido alterações recentes, que contavam com melhor infraestrutura como calçadas e iluminação, e também propiciavam uma melhor fluidez aos veículos, em suas vias mais alargadas. E dentre os assíduos participantes da manifestação estava Henrique Lanat, industrial baiano que costumava figurar nos jornais da cidade, durante o carnaval, pelas inovações técnicas e estéticas que empreendia em seu carro, para o desfile. Ademais, ele havia sido responsável por trazer o primeiro exemplar de automóvel para Salvador, importado da Europa em 1901, provocando espanto e deslumbramento na população. Lanat era relacionado às mais diversas iniciativas e empreitadas que envolviam uma certa dimensão técnica e mecânica na cidade, possuía negócios como oficinas e moinhos a vapor, insinuando que detinha domínio e entendimento dessa dimensão. Ele é importante para entender como a FOBICA, em suas inovações, também deita raízes em outras criações anteriores à 1951, sobretudo relacionadas ao CORSO de automóveis.

Sob o governo de José Joaquim Seabra, entre 1912-1916, Salvador passou por profundas modificações em seu espaço físico, com preocupações em relação à estética e à alguns aspectos considerados determinantes, como salubridade, setorização e fluidez, com a demolição de elementos seculares, em nome do progresso. Ruas são alargadas, viadutos são abertos, construções são modificadas e alguns exemplares da arquitetura civil, religiosa e pública demolidos, sobretudo

às relacionadas ao período colonial da cidade, como a emblemática Catedral da Sé, intervenções características do “urbanismo demolidor”, inspiradas nas reformas do Rio de Janeiro, então capital federal, e nas do barão Haussmann, em Paris. A Avenida Sete de Setembro, conectando a praça Castro Alves, localizada no Centro, ao Farol da Barra, situado geograficamente mais ao sul, para onde a cidade se expandia, será o grande marco dessas reformas.

Esses locais serão frequentados assiduamente pelas populações mais abastadas da cidade, tanto em seu cotidiano comum, quanto em outros momentos simbólicos da experiência e vida urbana, como o carnaval, demonstrando uma certa relação de reconhecimento e identificação territorial dessa coletividade com determinados espaços (MAGNANI, 2003). A rua irá, paulatinamente, se converter num espaço privilegiado, palco de novidades, “recebendo a moda, o footing, a vida social” (SCHWARCZ, STARLING, 2018, p. 350), e uma dessas novidades muito significativa seria os automóveis, sinônimos de modernidade, tecnologia e progresso dos novos tempos. Com a popularidade dos objetos, aliada às subseqüentes reformas de alargamento e construção de novas avenidas, que propiciavam uma melhor fluidez de veículos no espaço urbano, eles passarão a fazer parte dos divertimentos do carnaval, ocasionando em expressões como o CORSO.

Mas é importante ressaltar que o próprio carnaval em si se estabelecia nacionalmente nesse mesmo momento, em detrimento dos antigos festejos coloniais, chamados de entrudo. A festa que se tentava elaborar no país tinha um forte discurso de modernidade e raízes profundamente europeias, sobretudo francesas. A partir de meados do século XIX, após a Proclamação da República, o entrudo começou a sofrer uma série de represálias e proibições, passando a ser perseguido e considerado, pela elite burguesa e esferas de poder, como uma prática “bárbara”, grosseira e vinculada ao passado colonial brasileiro, que trazia problemas de saúde pública e inconvenientes incivilizados. Em Salvador, a comemoração era intensamente relacionada à sua trama urbana colonial, uma vez que a conformação espacial labiríntica sugere que a cidade era um cenário interessante para as batalhas da festa, onde seria possível esconder-se com facilidade, correndo e desviando por entre as ruas tortas, estreitas e mal iluminadas. E é na mesma conjuntura de modificações urbanas, onde buscava-se alterar a cidade antiga e colonial, que o entrudo será aos poucos dominado pelo carnaval moderno (MIGUEZ, 1996).

Deste modo, o processo de modernização urbana de Salvador, que buscava



desvencilhá-la de seu aspecto colonial e de raízes lusitanas, se aproxima diretamente das mudanças em seu carnaval naquele momento, com o fortalecimento da festa em si, em detrimento do entrudo. Os locais que recebiam melhor infraestrutura, como a Avenida Sete de Setembro e a Rua Chile, amplamente ocupados e usufruídos pelas classes sociais mais abastadas em seu cotidiano urbano; assim como os novos objetos que permeavam a capital baiana neste momento, especialmente os meios de transporte como os bondes elétricos e os automóveis, também farão parte dessa relação que se constitui entre festa e cidade, tendo no CORSO um exemplo emblemático para pensar esses atravessamentos. Esses acontecimentos são essenciais para entender como se deu a aproximação entre o objeto do automóvel e o carnaval, em Salvador, assim como vislumbrar como se dava a organização da festa, mais segregada sócio-espacialmente, uma vez que essas dimensões serão profundamente alteradas pela criação do trio elétrico, em 1951.

\*\*\*

## O entrudo à prova do reformismo urbano

Benditas as revoluções que mudam a face obsoleta e anacrônica das cidades, presas, até então, à rotina e ao sórdido capricho de seus dominadores; felizes as revoluções que despertam as forças vivas dos recursos econômicos; que drenam os campos, que impulsionam as vias de comunicação, que levantam templos à ciência e vão ao encontro das aspirações artísticas, empatando, protegendo como uma necessidade social... Não cessarei de vos dizer que o movimento, a inquietação de melhorar, o forte desejo de progresso, o que não mais refogem os desanimados de outrora, convertidos em operários da grande transformação, que somente a inveja não aplaude e a maldade não festeja, sintetizam-se nas avenidas que se rasgam, nas ruas que se alargam, nas casas novas que se erguem, nas cúpulas e torres que se erigem, na ânsia de renovar e progredir... E vos confesso que tudo farei para dar à Capital do Estado novos melhoramentos, o que faz jus a sua população ordeira e operosa.<sup>1</sup>

Salvador, desde as últimas décadas do século XIX, vinha passando por um processo intenso de transformações em seu espaço urbano, que buscavam desvencilhar sua aparência e estruturação de sua formação colonial, adjetivada, muitas vezes, como antiga, suja e obsoleta. Nesse momento, uma série de novos objetos e infraestruturas passaram a inserir-se no contexto e nos fazeres da cidade, alterando suas paisagens, dinâmicas e seu cotidiano. Essas intervenções foram acentuadas durante o governo de José Joaquim Seabra na Bahia, entre 1912 e 1916, que realizou diversas obras na capital, em busca da modernização e do progresso, alterando muitos de seus aspectos. E dentre as principais modificações estavam aquelas relacionadas à salubridade e à circulação soteropolitana, duas de suas principais insuficiências, sobretudo no que diz respeito à manutenção da saúde pública e à sua adaptação aos novos meios de transporte, como os bondes elétricos e os automóveis. Assim, uma série de ruas foram alargadas, edifícios demolidos e novas avenidas implementadas, sobretudo na região do Centro da cidade, onde se destaca a construção da Avenida Sete de Setembro, sua obra mais emblemática.

E para além das alterações urbanas, esse mesmo período também marcou um

---

<sup>1</sup> Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa pelo Dr. José Joaquim Seabra, Governador do Estado. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1920 *apud* FERNANDES, GOMES, 1992, p.58

momento fundamental de transformações no carnaval, não somente em Salvador, mas de uma maneira mais ampla no Brasil, com a tentativa de estabelecimento de um novo formato de festa, considerado mais adequado e moderno, em detrimento das outras comemorações que existiam por aqui, chamadas de entrudo. O desfile do CORSO é uma das expressões carnavalescas que vai surgir nesse contexto brasileiro de reelaboração festiva, se associando, intimamente, aos processos mais amplos de transformações urbanas das cidades, sobretudo no que diz respeito à assimilação de novos objetos, equipamentos e espaços modernos. Através da prática, é possível observar que o automóvel invadiu uma série de esferas da vida pública e privada das cidades naquele momento, figurando como elemento principal de uma comemoração carnavalesca, no espaço da rua.

As feições coloniais de Salvador eram consideradas um sinônimo de atraso, por parte de determinada parcela da população, que acreditava que romper com esse passado seria a melhor maneira de alcançar a modernidade e o progresso desejados para a cidade<sup>2</sup>. Entre finais do século XIX e as primeiras décadas do século XX, a capital baiana presenciou a chegada de novos modelos e bens de consumo, atrelados a um imaginário estético, higiênico<sup>3</sup>, de mobilidade e fluidez, que desencadearam um processo de intensas modificações, em seus mais variados aspectos. Histórica e profundamente marcada pela escravização, sobretudo no que diz respeito ao uso de sua mão de obra, abolida no Brasil apenas em 1888, a cidade tentava adequar-se às demandas e diretrizes de uma nova sociedade moderna, se adaptando às novas tecnologias e transformações sociais: "A Bahia material que guarda ainda todos os característicos de uma cidade colonial de três séculos atrás, vae desaparecer para ceder lugar a uma cidade moderna construída sob os preceitos rigorosos do progresso"<sup>4</sup>.

Essa ideia estava muito relacionada à introdução de novos modelos e parâmetros estéticos no campo da arquitetura e do urbanismo, que criassem uma nova paisagem para Salvador, sobretudo a partir de matrizes europeias. O

---

<sup>2</sup> É interessante pensar como esse discurso modifica-se algumas décadas depois, sobretudo 1960 e 1970, com a valorização crescente desse mesmo "passado" colonial e suas estruturas, aspectos abordados no capítulo 1, CAETANAVE.

<sup>3</sup> A questão sanitária foi um grande argumento de transformações nesse período. É interessante pontuar, no contexto recente da pandemia da Covid-19, a relação de reformas urbanas com epidemias e crises sanitárias, onde o historiador Kenneth Frampton coloca que "essas epidemias tiveram o efeito de precipitar reformas sanitárias e pôr em prática algumas leis mais antigas sobre a construção e a manutenção de conurbações urbanas" (FRAMPTON, 2008, p.14).

<sup>4</sup> Gazeta do Povo *apud* PINHEIRO, 2011, p.215.

tema era pauta de discussões na cidade, e também se fazia presente em diversos veículos da imprensa, especialmente os jornais, que costumavam divulgar, com frequência, publicações variadas acerca das reformas<sup>5</sup>. Nesse sentido, a historiadora Eloísa Pinheiro coloca que "utiliza-se a estética na perspectiva de criação de uma nova cidade e de uma nova sociabilidade, importante na formação de um ambiente bom, que, conseqüentemente, originaria um homem bom. A estética une-se à técnica, representada pela salubridade e a fluidez, na construção desse novo ambiente" (PINHEIRO, 2011, p.216), reiterando a relevância do vínculo estabelecido entre a transformação urbana e da sociedade soteropolitana como um todo, naquele momento.

Deste modo, desde meados do século XIX, houve a implantação e inauguração de diferentes tipos de equipamentos na cidade, como as primeiras linhas de bonde, a canalização de rios, a construção de novas avenidas e calçamentos, assim como de redes de esgoto, a instalação de chafarizes, passeios, elevadores hidráulicos, novos edifícios públicos e iluminação das ruas à gás, alguns dos elementos que passaram a compor a infraestrutura da capital baiana, e que insinuam alguns parâmetros modernos que começavam a operar em sua produção urbana nesse período, e que paulatinamente tentavam alterar suas feições e hábitos. Sobre a inserção dos novos meios de transporte, Cibèle Santiago ainda ressalta a relação dos mesmos com a Abolição, onde "a circulação de pessoas e mercadorias, que era feita basicamente nos braços de musculosos negros, teve que ser repensada para acontecer de outra forma" (SANTIAGO, 2019, p.17). Assim, essa conjuntura de elementos pretendia atravessar os espaços públicos, os espaços privados e também os modos de vida da população, se relacionando, intimamente, aos parâmetros de salubridade, estética e fluidez buscados para a cidade, considerados essenciais para sua modernização.

Essas transformações foram substancialmente acentuadas durante o governo de José Joaquim Seabra na Bahia, entre os anos de 1912 e 1916, figura responsável por "concentrar um surto de modernizações importantes na cidade" (FERNANDES, GOMES, 1992, p.55). E para abordar suas modificações, é preciso entender que elas deitam raízes num panorama urbanístico mais amplo, de alcance nacional e internacional, se aproximando de um tipo de intervenção que se convencionou

---

<sup>5</sup> "A imprensa desempenha também um papel importante na defesa do projeto de uma cidade higiênica, destacando (seja louvando ou criticando, quase sempre criticando) as ações do poder público, cobrando medidas, divulgando até mesmo textos especializados" (FERNANDES, GOMES, 1992, p.60)

chamar de "urbanismo demolidor" ou "haussmannização"<sup>6</sup>, que encontra ecos em diversas outras cidades, onde "o que se constrói em séculos é derrubado em anos" (PINHEIRO, 2011, p.217). Esse tipo de intervenção era caracterizado pela demolição de diversas construções antigas, como edifícios, ruas e até quarteirões, para dar lugar a outros elementos considerados mais modernos e adequados, sobretudo os que eram relativos à rede viária das cidades "para a intensificação dos contatos e a aceleração dos transportes, tornados necessidades cotidianas" (CHOAY, 2018, p.4).

As reformas urbanas do Barão de Haussmann, em meados do século XIX, em Paris, são emblemáticas não somente para entender as características desse tipo de intervenção, mas para compreender que a partir daí essas ideias circularam amplamente, e serviram de modelo e inspiração para muitos outros locais. Nas palavras de Françoise Choay, "a transformação dos meios de produção e transporte, assim como a emergência de novas funções urbanas, contribuem para romper os velhos quadros [...] uma nova ordem é criada, segundo o processo tradicional da adaptação da cidade à sociedade que habita nela" (CHOAY, 2018, p.4). Nesse sentido, é possível vislumbrar fortes reflexos desse tipo de urbanismo em uma série de outras reformas urbanas empreendidas no período, que tinham, dentre as suas principais preocupações, a manutenção da saúde pública cidadina, frente a série de epidemias que surgiram e que tinham nas cidades um vetor significativo de propagação<sup>7</sup>; e questões relativas à fluidez e ao tráfego urbano, sobretudo perante os novos meios de transporte.

E dentre as muitas cidades que sofreram intervenções à luz das referências e

---

<sup>6</sup> Eloísa Pinheiro (2011, p. 68) coloca que "é ao nome de Haussmann que se faz referência, quando se pensa numa reforma urbana direcionada para a abertura de ruas e demolições, num tecido urbano densamente construído, com vistas à criação da cidade burguesa [...] através da abertura de avenidas, a demolição de velhas edificações e o deslocamento da população, sem que o Estado seja o único responsável por ela", ressaltando, no entanto, que "mesmo mantendo seu sentido original, o uso dessa expressão expande-se, para referir-se a uma forma de atuação, um estilo urbano, um episódio histórico, um modelo de intervenção urbana numa cidade, inclusive, em momento anterior, às reformas parisienses".

<sup>7</sup> "A insalubridade de Salvador assume um aspecto crítico a partir da manifestação das epidemias de febre amarela (1849/50) e cólera (1855/56) que dizima grande número de pessoas e contribuem para desorganizar a produção açucareira, abalar o comércio e gerar crise no abastecimento alimentar. A necessidade de debelar tão dramática situação, numa conjuntura de incertezas, leva à organização, pelo poder público, de um aparato administrativo, policial e médico que busca controlar a situação. Os hospitais de isolamento, a construção de cemitérios, o tratamento gratuito de saúde pública e a busca de normatização do funcionamento público da cidade compõem, neste âmbito e de maneira sucinta, novos elementos de modernização da cidade" (FERNANDES, GOMES, 1992, p.56-57).

moldes parisienses, estava a então capital federal brasileira, o Rio de Janeiro<sup>8</sup>, que passou por reformas urbanas significativas, sobretudo durante a atuação do engenheiro Francisco Pereira Passos<sup>9</sup>, prefeito do município entre 1902 e 1906. Quando Rodrigues Alves assumiu a Presidência da República, em 1902, a modernização da capital tornou-se um dos objetivos de seu governo, sobretudo no que concernia ao saneamento da cidade e à modernização de seu porto, afim de facilitar o comércio do café. Sobre as reformas, segundo Pinheiro, "O projeto do poder público e da elite inclui retirar a população de baixa renda do Centro, reocupar seus espaços com novas construções e novos habitantes, embelezar e sanear, a partir de modelos modernos como o de Paris, e transformar a cidade em capital turística, comercial e financeira da América Latina" (PINHEIRO, 2011, p.124-125), o que não se fez sem resistência por parte da população, que não queria aceitar muitas das medidas, especialmente devido à maneira autoritária e arbitrária com que muitas delas tentavam ser implementadas<sup>10</sup>.

A capital federal era considerada um referencial urbanístico para Salvador, e assim, as repercussões de sua reforma se somaram às insatisfações já existentes na cidade. É nesse contexto que emergem as intervenções de Seabra, que uniu seu desejo de reforma urbana à sua força e articulação política no cenário

---

<sup>8</sup> Sobre a aproximação entre as reformas do Rio de Janeiro e de Paris, Pinheiro (2011, p.125) ressalta que "A intervenção no espaço construído do Rio é conhecida como a 'Reforma Passos', a 'era das demolições' ou, mais popularmente, como o 'bota-abaixo', realizada com a intenção de acabar com a corte colonial portuguesa, infecta, imunda e antiga, para dar passagem a um centro moderno, 'afrancesado' e saneado".

<sup>9</sup> "Pereira Passos, formado em Ciências Físicas e Naturais e depois em Engenharia Civil, frequentara a École des Ponts et Chaussées de Paris, entre 1857 e 1860, onde assistiu a aulas de Arquitetura, Hidráulica, Construção de estradas de ferro, portos e canais, Direito Administrativo e Economia Política. Assistiu, ainda, às transformações de Paris implementadas por Haussmann e conheceu as intervenções em outras cidades. Tendo participado da elaboração do Plano de Melhoramentos da Cidade de 1875, conhece bem os problemas da cidade do Rio de Janeiro" (PINHEIRO, 2011, p.122)

<sup>10</sup> Destaca-se o episódio conhecido como Revolta da Vacina: "De 10 a 16 de novembro de 1904 ocorreu no Rio de Janeiro uma revolta popular contra medidas que visavam erradicar a febre amarela. Sobretudo a população pobre dos arredores da capital reagia à vacinação obrigatória contra a varíola, operação liderada pelo médico sanitarista Oswaldo Cruz. A manifestação era resultado da má informação, mas também da mistura apressada de tantas levas populacionais - com histórias, costumes e aprendizados distintos. A incompreensão de parte a parte provocou uma verdadeira explosão, com direito a quebra de meios de transporte, depredação de edifícios e ataques a agentes higienistas. O governo reagiu com violência: decretou estado de sítio, suspendeu direitos constitucionais, prendeu os líderes do movimento e os deportou para o atual estado do Acre. A revolta foi finalmente controlada, mas o saldo restou ambivalente: de um lado erradicou-se a varíola na cidade do Rio de Janeiro; de outro, chegou a trinta o número de mortos durante a rebelião, e a 110 os registros de feridos" (SCHWARCZ, STARLING, 2018, p.328-329)

nacional<sup>11</sup>, aliados às condições economicamente favoráveis na Bahia<sup>12</sup>, que viabilizaram a execução de muitas de suas propostas. Eloísa Pinheiro também chama a atenção para um outro fator que contribuiu para o financiamento da empreitada, apontando que "ao tomar posse do Governo da Bahia, em 19 de junho de 1912, Seabra apoia-se numa lei que autoriza empréstimos estrangeiros, para aplicação em construções de avenidas ou estradas, e que permite a emissão de apólices estatais, cujos lucros complementam o custo das obras de melhoria da cidade" (PINHEIRO, 2011, p.216). O trecho lança luzes sobre a existência de um engendramento político-administrativo brasileiro que beneficiava determinados tipos de construção, como as avenidas e estradas, naquele momento, denunciando o favorecimento dessas tipologias viárias, perante outros elementos urbanos.

Ninguém decerto haverá que, contemplando com isenção de animo a obra que o sr. J. J. Seabra está executando na Bahia, não renda vivos applausos<sup>13</sup> ao homem de governo que, ao passo que vae firmando, nas repartições estadoaes, quaesquer que sejam ellas, as boas normas adiministrativas, tão alaparda entre nós, emprehende o serviço grandioso da remodelação da capital, tirando-a da rotina desprezível de que se envergonhava, para o progresso e o embellezamento de que realmente, dentro em breve se poderá orgulhar [...] a velha cidade do Salvador, lutando por despojar-se do typo colonial em que nos entristeciamos de vel-a, se vae transformando dia a dia, à proporção que se cumprem os planos do governo. Na cidade propriamente, na chamada "cidade alta", não é menos sensível a reforma. Emquanto a administração municipal ataca os melhoramentos no districto da Sé, já estando effectuado o alargamento da tradicional rua Chile, o governo do Estado planejou e começa a executar a Avenida Sete de Setembro que, partindo da praça Castro Alves, irá ao Pharol da Barra, atravessando, por tanto, a zona mais importante da cidade; a Avenida Beira-Mar que, da extrema da Sete de Setembro, no arrabalde da Barra, vae ter ao Rio Vermelho; e a estrada de rodagem, do arrabalde do Rio Vermelho a Itapoan. Quem conhece a Bahia sabe que o que ahi se acha descripto é, com effeito, a remodelação da cidade porque é, de facto, a remodelação de todas as suas zonas

---

<sup>11</sup> Além de Ministro da Justiça e Negócios Interiores no governo de Rodrigues Alves (1902-1906), Seabra foi o Ministro dos Transportes, de 1910 a 1912, no governo de Hermes da Fonseca (1910-1914).

<sup>12</sup> "[...] entre os anos 1900 e 1920. Fase de recuperação da economia baiana, com a consolidação de grupos financeiros e de grupos industriais, o estado torna-se, já em 1905, o maior produtor mundial de cacau, o que fornece, ao lado de empréstimos externos e internos, os recursos necessários para as iniciativas governamentais que se sucederão desde o início do século e que, na cidade, se concentrarão em obras de modernização do porto e na reforma urbana promovida por Seabra entre 1912 e 1916" (FERNANDES, GOMES, 1992, p.58)

<sup>13</sup> Optou-se, nesta dissertação, por utilizar as grafias originais de todas as citações.

principaes<sup>14</sup>.

Intitulada "Os Progressos da Bahia", a notícia jornalística acima circulou no ano de 1913, e comemorava o início de diversas obras que vinham sendo empreendidas pelo então governador do Estado, José Joaquim Seabra, em sua capital. E dentre as muitas intervenções ocorridas em Salvador, destacam-se o alargamento de uma série de vias e a construção de novas avenidas para fluidificar a cidade, tendo na Avenida Sete de Setembro seu exemplar mais importante, que se tornaria o grande marco e símbolo das reformas seabristas. Conectando a praça Castro Alves ao Farol da Barra, a via era resultante do alargamento de diversas ruas e vielas e também da demolição de relevantes edifícios da cidade, como a Igreja de São Pedro Velho, a ala esquerda do edifício do Senado do Estado e parte do Convento das Mercês, e contava com infraestruturas como tubulações para redes de água, esgoto e águas pluviais; calçadas largas e pavimentadas, instalações para iluminação elétrica e linhas de bonde.

A Avenida Sete viria a funcionar como um vetor de expansão e conector fundamental entre o Centro e os novos bairros que surgiam ao sul, que já possuíam melhor infraestrutura, como o Campo Grande, a Graça e a Barra, e eram ocupados, majoritariamente, pelas classes sociais mais abastadas. Apesar de o Centro ainda concentrar a maior parte das atividades comerciais, administrativas, econômicas e de lazer dessa população, seus endereços residenciais já começavam, paulatinamente, a afastar-se da região central para esses novos bairros. Nesse sentido, o maior investimento em infraestruturas de transporte, que facilitassem o deslocamento entre essas regiões e o Centro, passou a ser ainda mais importante.

Além dela, são abertas novas ladeiras ou feitas melhorias nas existentes, para melhor conectar a Cidade Alta e a Cidade Baixa; são aterradas novas áreas na região do porto; para o alargamento da Rua Chile, derrubam-se partes das fachadas das edificações dos quarteirões de um dos lados da via até a Praça Castro Alves, sendo as mesmas reconstruídas no estilo arquitetônico da época<sup>15</sup>; derruba-se a Igreja da Ajuda, para a retificação da rua de mesmo nome; é construída a Rua da Vala, que une diversos pontos da cidade e propicia a articulação entre

---

<sup>14</sup> Os progressos da Bahia. *Gazeta de Notícias*, Salvador, 5 dez. 1913.

<sup>15</sup> Sobre esse aspecto, Pinheiro ressalta que "são modificadas, inclusive, construções que não são afetadas pela reforma, com o intuito de seguir o novo estilo em moda: o ecletismo. A legislação de construções da Prefeitura exige a introdução de novos elementos, como as bandeiras, em grades de ferro, sobre as portas" (PINHEIRO, 2011, p.224).



linhas de bonde e trem; é construída a Avenida Jequitaia, na Cidade baixa, que conecta o porto à estação de trens da Calçada; e são construídos ou reformados grandes edifícios públicos, como o Palácio Rio Branco, futura sede do Governo do Estado. Percebe-se ainda a concentração de intervenções e melhorias nas áreas próximas ao Centro da cidade, dada a sua fundamental importância nas dinâmicas urbanas, nesse momento.

É interessante pontuar a participação do industrial Henrique Lanat em algumas dessas construções empreendidas na cidade, durante suas reformas. Numa nota sobre a Bahia, do jornal *O Fluminense*, o periódico exaltava as transformações da capital do estado, deslumbrante e encantadora em todos os seus novos aspectos, sobretudo em sua nova Avenida. A notícia discorria sobre os diversos coretos erguidos recentemente ao longo da Avenida Sete de Setembro, *vistosamente ornamentada*, com destaque para o exemplar do Largo de São Pedro, "que reproduz, em miniatura, o brigue em que Pedro I tomou parte activa nas lutas da Independência, trabalho esse de autoria do mecânico Henrique Lanat"<sup>16</sup>. É interessante a utilização do termo "mecânico" para referir-se a Lanat, insinuando uma associação entre essa figura e as novas tecnologias e maquinários que permeavam a cidade naquele momento, assim como seu domínio técnico nessa esfera.

No entanto, mesmo diante de tantas modificações que, incontestavelmente, alteraram as feições de Salvador e muitas de suas dinâmicas urbanas, é interessante ressaltar que sua reforma teve um caráter diferenciado de outras intervenções, como as empreendidas no Rio de Janeiro. Devido aos altos custos para a execução de um projeto de tais características e pretensões, com a demolição e posterior reconstrução de diversos elementos da cidade, e sem dispor das mesmas condições políticas e financeiras da capital federal, as reformas soteropolitanas tiveram uma dimensão, de certa forma, "menos demolidora" no que diz respeito à sua malha urbana existente. Eloísa Pinheiro explica que

Um ponto, e que nos parece muito significativo, é o fato de Salvador não mudar sua malha urbana, não introduzir elementos novos, alheios à sua configuração. O que acontece é o aproveitamento do tecido urbano existente e o alargamento de algumas de suas artérias principais, criando-se eixos de importância e orientando-se a expansão da cidade. Dois exemplos resultantes dessa forma de atuação são a Avenida Sete de Setembro, na Cidade Alta, e a

---

<sup>16</sup> Na Bahia. *O Fluminense*, 3 de jul. 1923.

Avenida Jequitaia, na Cidade Baixa. Com isso, chama-se a atenção para um detalhe importante, que é o fato de a reforma urbana de Salvador não se realizar através de aberturas que rasgam os quarteirões, as percées. Por ser respeitado o traçado original das ruas, essas não resultam necessariamente em vias retas, nem há o objetivo de ressaltar determinados monumentos históricos, criando perspectivas monumentais. O novo alinhamento é conseguido pelo alargamento de ruas e becos existentes, mantendo-se o traçado original. As intervenções na rede viária são feitas através da demolição de partes das edificações de um dos lados da rua, com o intuito de alargá-la. Para a execução dos alargamentos, não é desapropriada toda a edificação, apenas a parte de que se necessita para a ampliação da via. Assim, não se faz um reparcelamento dos quarteirões. O resultado dessa forma de atuação são novas vias com o mesmo traçado das anteriores e a demolição completa de algumas edificações importantes como as Igrejas de São Pedro Velho e da Ajuda, já em 1912; e a previsão de demolição de uma terceira, a Igreja da Sé (PINHEIRO, 2011, p.250).

Apesar desse caráter, isso não significa que as reformas de Salvador tenham sido brandas, e que sua fisionomia não tenha sido fundamentalmente alterada pelas intervenções que, se por um lado eram motivo de orgulho e comemoração de muitos, em nome do progresso e da modernização da cidade, por outro lado, tornaram-se uma fonte de conflitos entre o poder público e determinada parcela da população. "A invasão da esfera privada, através de uma normatização que se pretendia rigorosa das construções, da obrigatoriedade da vacina ou da ação fiscalizadora da polícia sanitária, também foi fonte geradora de conflitos com o poder público, acusado, muitas vezes, de violência e arbitrariedade" (FERNANDES, GOMES, 1992, p.61). Diante da alteração de uma série de costumes e hábitos tão arraigados nos modos de vida, e também de demolições e obras que, muitas vezes, atingiam edifícios privados, ocasionando em transtornos e até em desapropriações, não era de se espantar o posicionamento contrário de muitas pessoas às reformas.

Ana Fernandes e Marco Aurélio Gomes pontuam a importância dos veículos de comunicação e a imprensa nesse cenário, ao tornarem-se um canal de expressão da "opinião pública" que então se constituía na cidade, "a qual criticará, exigirá providências, denunciará e, através dessas ações, demonstrará consciência dos riscos que ocorria e a percepção de que, ao poder público, caberia tanto desenvolver as ações que estivessem acima das possibilidades individuais, quanto impor limites às ações individuais que poderiam atingir o bem-estar coletivo" (FERNANDES, GOMES, 1992, p.60-61). Deste modo, os jornais

converteram-se num canal dos mais variados comentários, entre reclamações, elogios, receios e dúvidas que, com certa frequência, surgiam por parte dos habitantes soteropolitanos.

Uma coisa que não se compreende é que srs. frades queiram entrar o nosso progresso, criando toda a sorte de dificuldades ao plano de melhoramentos. Homens estranhos ao movimento civilizador, pouco se lhes dá que a Bahia seja eternamente a velha cidade da colônia infecta e africanizada, ou que se a queira remodelar dando-lhe o molde das cidades europeias<sup>17</sup>.

O fragmento acima foi retirado de uma sessão de opiniões do leitor, do jornal "O Correio", em Salvador, em 1913. Intitulada "Os frades do S. Bento e a remodelação", a discussão envolvia o início das obras da Avenida Sete de Setembro que, no traçado do projeto original, passaria sobre a área do Mosteiro de São Bento, que deveria ser demolido para a implantação da avenida e teria construído em seu lugar um novo edifício para abrigar algumas instalações do serviço público. A iminência da demolição instaurou uma grande polêmica na cidade, profundamente religiosa, e mobilizou diversos setores e opiniões. O Mosteiro acabou sendo poupado graças a mobilização iniciada pelo Abade Dom Majolo de Caigny, que "através de um 'aviso ao povo baiano', distribuído pelas ruas, conquista a simpatia da população" (PINHEIRO, 2011, p.229), fato que, se por um lado agradou alguns, provocou contestações por parte daqueles que acreditavam que a permanência do edifício religioso seria um entrave à transformação da cidade e à sua remodelação.

O trecho também explicita um outro viés importante sobre o contexto das reformas, naquele momento. O sentimento de repúdio à velha cidade colonial vem acompanhado dos adjetivos "infecta e africanizada", numa narrativa que procurou não somente associar essas duas dimensões entre si, relacionando a insalubridade da cidade aos seus aspectos negros e escravagistas, mas vinculá-las ao passado incivilizado, que deveria ser extinguido, para que em seu lugar fosse erguida a nova Salvador<sup>18</sup>, de moldes e ares europeizados. Esse aspecto é

---

<sup>17</sup> Os frades do S. Bento e a remodelação. *O Correio*, Salvador, 1º out. 1913 *apud* PINHEIRO, 2011, p. 229.

<sup>18</sup> É interessante relacionar esse discurso sobre a "nova Salvador", no início do século XX, atrelado à um afastamento de seu caráter "antigo e colonial", rumo à uma modernidade europeia e afrancesada; com o discurso sobre a "nova Salvador" empreendido na década de 1970, como visto no capítulo 1, CAETANAVE, que buscou aproximar o passado da cidade de seus rumos futuros, "preocupado em conciliar o passado, o presente e o futuro, dentro dos novos padrões urbanos", interessado especialmente em seu patrimônio arquitetônico e urbano da região central, através de um viés turístico. É esse mesmo conjunto que será submetido à avaliação da

importante para iluminar que, para além dos critérios de salubridade e saúde pública que justificaram muitas das medidas adotadas, esse discurso higienista também tinha um profundo teor racista, que costumava relacionar muitas das problemáticas da cidade à sua população negra, esta à margem da sociedade urbana branca almejada pelo poder público e pelas classes sociais mais abastadas.

Nesse sentido, é importante salientar que as reformas urbanas de Salvador, no início do século XX, em seu processo de modernização também desencadearam e consolidaram um outro processo, o de sua segregação sócio-espacial, que começava a desenhar-se na cidade e que passou a ter contornos cada vez mais nítidos em seu tecido urbano. Ana Fernandes e Marco Aurélio Gomes chamam atenção para a "nítida distinção, a nível de localização e aparência, entre bairros populares e burgueses, rompendo a superposição (ou proximidade) de classes sociais em um mesmo espaço, característica da cidade colonial" (FERNANDES, GOMES, 1992, p.64). Assim, as diferentes regiões da capital baiana passaram a ter infraestruturas e elementos arquitetônicos e urbanos cada vez mais distintos, com seus códigos estéticos específicos, que visibilizavam e exteriorizavam as diferenças sociais existentes pela cidade.

A nova Salvador, a cidade moderna e capitalista, define novos espaços na capital, habitados por classes sociais distintas. A cada uma corresponde um novo lugar no novo espaço urbano, mesmo que alguns bairros mantenham uma população heterogênea. As transformações nas áreas construídas e a formação de novos bairros estabelecem uma nova estrutura urbana que, por sua vez, define uma segregação socioespacial na cidade. Cada bairro de Salvador passa a ter uma função definida depois da reforma implantada nos tempos de Seabra. Pode-se observar, cada vez mais, a separação entre bairros residenciais e bairros comerciais, bairros pobres e bairros ricos. As alterações na estrutura urbana e a segregação social se complementam, porque ocorrem simultaneamente, e não se pode fazer referência a uma sem a outra. São processos siameses, já que a segregação social se produz com a introdução de uma nova maneira de estruturar a cidade (PINHEIRO, 2011, p.243-244).

As transformações ocorridas no espaço urbano de Salvador se inserem numa tessitura mais ampla de acontecimentos e alterações sócio-culturais. O processo de modernização cidadina se alia a outras mudanças nos hábitos e nas dinâmicas da população, que vive um período de transição e atravessamentos entre velhos

e novos costumes. Uma das novidades que faz parte desse cenário, não somente na capital baiana mas em diversas outras cidades brasileiras, é o carnaval, que emerge enquanto um novo formato de festa moderno, em detrimento das comemorações que existiam anteriormente no país conhecidas como entrudo, atreladas ao seu período colonial. O CORSO foi uma das expressões propriamente carnavalescas que surgiu nesse momento, empreendida pelas classes sociais mais abastadas, que desfilavam em seus automóveis pelas principais ruas e avenidas da cidade.

Em Salvador, assim como em outras cidades e regiões do Brasil, o carnaval remonta ao período colonial, sendo proveniente do entrudo<sup>19</sup> de Portugal, festejado nos dias anteriores à Quaresma<sup>20</sup>. Mikhail Bakhtin, em seus estudos sobre esses festejos na Europa durante a Idade Média e Renascimento, aponta para a importância significativa desses dias para a população do período, como um momento de fuga provisória de determinadas dimensões de suas vidas cotidianas, fortemente marcado por um aspecto popular e público (BAKHTIN, 2010). No Brasil, a partir da aproximação a outros povos e culturas, sobretudo os provenientes de África, a festa ganhou contornos próprios e distintos da colônia portuguesa, sendo marcada por uma intensa participação das mais variadas camadas populares, a incorporação de elementos musicais, dramáticos e rituais dos batuques e por assumir um caráter tipicamente urbano. O historiador Felipe Ferreira destaca que era comum, durante o período, que grandes fazendeiros e pequenos lavradores deixassem suas habitações rurais em direção às vilas mais próximas, no desejo de participarem das diversões.

Os “combates” ou “jogos” do entrudo foram muito populares em terras brasileiras até finais do século XIX e consistiam, basicamente, em batalhas travadas por amigos, vizinhos e familiares, em ambiente doméstico ou nas ruas, nos quais os participantes atiravam líquidos uns nos outros, sendo uma festa "relativamente simples em sua composição, e contava com alto grau de espontaneidade e de

---

<sup>19</sup> O Entrudo era celebrado em muitas regiões de Portugal, sendo uma festa de origem e características europeias que viria a encontrar grande receptividade no Brasil colonial. Sua organização era apoiada nas relações de vizinhança e nos laços familiares. Eram realizados desfiles, banquetes, bailes e brincadeiras entre a população. Sobre o termo, Rita de Cássia Araújo coloca que "a palavra Entrudo vem da expressão latina, 'intróito', que quer dizer introdução, referindo-se, assim, ao período que introduz a Quaresma" (ARAÚJO, 1996, p.119).

<sup>20</sup> A Quaresma, segundo a religião católica, consiste nos quarenta dias anteriores à Páscoa, momento de grandes restrições e limitações aos fiéis, e assim, os dias anteriores à seu início, passaram a ser um período intensamente celebrado pela população, marcado por grandes excessos e exageros, que pretendiam compensar os dias de carência e restrição que estavam por vir (FERREIRA, 2004).

improvisado por parte de seus partícipes" (ARAÚJO, 1996, p.123). O entrudo era um momento importante de sociabilidade no período, uma vez que era pautado fortemente nas relações sociais e de vizinhança. No jornal *Marmota Fluminense*, do Rio de Janeiro, em 1853, lê-se que “quando aquelas pessoas que nos merecem estima, veneração, e amizade, descendo da altura em que se coloca o nosso respeito, vêm até nós, para divertir-se conosco, provando assim a importância que merecemos!” (apud FERREIRA, 2004, p. 86), expressando a relevância social da comemoração e sua aderência pela população.

Existia uma distinção no funcionamento e estrutura dos festejos em função dos espaços, social e simbolicamente distintos, da *casa* e da *rua*. Essa separação também se refletia nos participantes de cada modalidade da festa, sobretudo no que diz respeito à questões de gênero e raça, sendo praticamente vedada, por exemplo, a participação de mulheres das classes sociais mais elevadas, majoritariamente brancas, nas comemorações de rua, mas, por outro lado, era nesse espaço que se percebia uma maior participação da população negra e escravizada, de ambos os sexos. É interessante notar, a partir do entrudo, alguns atravessamentos entre as dimensões sociais e urbanas do período, e perceber que, mesmo durante as festas, há uma certa manutenção de determinadas práticas urbanas de seu cotidiano, onde “as distinções observadas para o campo de ação dos jogos guardavam íntima relação com a estrutura social citadina, reproduzindo, no plano da representação simbólica, as diferenças e divisões étnicas e sociais da ordem colonial” (ARAÚJO, 1996, p.128).

O “entrudo doméstico”<sup>21</sup> ocorria nos grandes salões das casas e sobrados, que se transformavam em palcos de aguerridas batalhas de “laranjinhas” e “limões-de-cheiro”, pequenas bolas de cera preenchidas com líquidos perfumados, munição típica das guerras entrudísticas em âmbito privado, que os participantes atiravam uns contra os outros durante a brincadeira. Vinculada essencialmente ao contexto de uma sociedade patriarcal e escravagista, a festa era um importante período de fortalecimento das relações sociais das elites, visto que a maior parte dessa população permanecia em suas residências ou comparecia à casa de algum amigo, possibilitando contatos de negócios ou uma boa oportunidade para aproximações familiares. É interessante salientar, especialmente a partir de uma abordagem desses festejos enquanto possibilidade de brechas e

---

<sup>21</sup> Não existe um consenso sobre o uso dos termos “entrudo doméstico” e “entrudo de rua”; outros autores, como Felipe Ferreira (2004), utilizam “entrudo familiar” e “entrudo popular” para denominar as mesmas brincadeiras.

fricções em determinadas organizações sociais do período, a atuação feminina durante o entrudo doméstico<sup>22</sup>, em que Paulo Miguez coloca que "a ruptura com o cotidiano pode ser bem observada na participação expressiva da população feminina, quando as recatadas e reclusas senhoras se transformam em 'aguerridas combatentes' e investem, decididas, contra os representantes do sexo oposto" (MIGUEZ, 1996, p.32).

No "entrudo de rua", prática essencialmente masculina<sup>23</sup>, as batalhas tinham uma estruturação muito distinta das domésticas. Era sobretudo nas ruelas e becos acidentados que ele acontecia, ambientando-se na morfologia urbana tipicamente colonial e labiríntica, que lançava o mistério indispensável ao jogo e à batalha, e onde seria possível esconder-se com facilidade, correndo e desviando por entre as ruas tortas, estreitas e mal iluminadas. Nesse sentido, é possível notar que a disposição urbana da cidade era parte constitutiva dos jogos do entrudo. Felipe Ferreira observa que "sair às ruas durante os três dias

---

<sup>22</sup> A população feminina desempenhava papel fundamental na organização e preparação desse tipo de festa, e era no espaço doméstico, seu território por excelência, que sua participação era percebida. A produção das "laranjinhas" ou dos "limões-de-cheiro", pequenas bolas de cera preenchidas com líquidos perfumados, munição típica das guerras entrudísticas em âmbito privado, geralmente ficava à cargo das mulheres, escravas ou não, e começava muitos dias antes do início das brincadeiras. Ademais, é interessante destacar que as grandes janelas dos sobrados da época desempenhavam um papel fundamental para a dinâmica do entrudo, especialmente para as mulheres, uma vez que permitiam um certo contato e participação enviesada desse público com os acontecimentos da rua. Miguez coloca que era comum a investida contra os "incautos transeuntes que por ventura fiquem ao alcance dos "exércitos femininos" postados nas janelas dos sobrados" (MIGUEZ, 1996, p.32). Mas é importante frisar que esses comportamentos estavam associados, essencialmente, às mulheres brancas das classes mais abastadas, já que as mulheres negras e escravas costumavam circular pelas ruas e, inclusive, tinham na época do Entrudo uma oportunidade lucrativa com a venda dos limões-de-cheiro, preparando tabuleiros cheios desses artefatos para serem vendidos de porta em porta (FERREIRA, 2004).

<sup>23</sup> É no "entrudo de rua" que se observa a maior parte da participação da população negra e escrava da cidade. Eles eram maioria em presença nas ruas, se envolviam nas batalhas e também tinham suas próprias hierarquias: um escravo pessoal de algum senhor, por exemplo, imporia um maior respeito perante outros escravos de funções consideradas menos importantes. Além disso, tinham participação estratégica na festa, abastecendo a "munição" dos "combates", sendo os responsáveis por recolher água nas fontes e nos chafarizes públicos. Mas assim como no cotidiano comum, os papéis desempenhados por brancos e negros eram desiguais. Um cronista da época narra que "Os jovens marotos negros que as encham nos esgotos (as seringas de água), raramente molestam qualquer pessoa que não seja de sua cor. Os rapazes brancos, porém, não têm cerimônia em molhar os etíopes" (MIGUEZ, 1996, p. 42). A população negra também será responsável por inserir um outro tipo de comemoração à festa, se reunindo em grupos ao anoitecer, denominados de cucumbis, com instrumentos, cantos e danças. Para mais informações sobre o assunto, ver o capítulo "Os Cucumbis" do livro de Morais Filho, escrito em finais do século XIX. Esse autor também irá ressaltar que "essas danças coreográficas [...] representam ainda hoje uma das mais belas dessa raça afetiva por excelência, a quem deve o Brasil a maior parte de sua população, de sua riqueza e de seu progresso" (MORAIS FILHO, 2005, p. 82)

que antecediam a Quaresma nas cidades coloniais brasileiras era um ato de extrema imprudência ou de expressiva ignorância” (FERREIRA, 2004, p.92). Os líquidos utilizados nessas batalhas já não eram os perfumados "limões-de-cheiro", sendo comum a utilização de urina, ovos podres, água suja, farinha de trigo, dentre outros elementos que, muitas vezes, levavam à brigas violentas nas ruas entre os participantes.

A partir de meados do século XIX, o entrudo passou a sofrer sistemáticas represálias e proibições, sendo perseguido e considerado, por determinadas classes sociais e esferas de poder, como uma prática grosseira e vinculada ao passado colonial brasileiro, que trazia problemas à saúde pública e inconvenientes postos como "bárbaros", "selvagens" e "incivilizados"<sup>24</sup>. É interessante pensar nos atravessamentos entre as perseguições ao entrudo e os processos de transformações urbanas que eram discutidos no mesmo período, onde "a divulgação e o incentivo à adoção de um novo modelo de festa correriam paralelos à campanha de educação e de disciplina da população [...] com um policiamento vigoroso sobre os usos e comportamentos que tivessem curso no espaço público urbano, condizentes com o estilo de vida burguês citadino" (ARAÚJO, 1996, p.166-167).

São diversos os decretos, posturas urbanas e datas de proibição do entrudo nas diferentes cidades e regiões do país, e os jornais, principais meios de comunicação da época, terão um papel fundamental na disseminação e implantação das novas ideias e práticas, de raízes européias e especialmente francesas<sup>25</sup>. No Recife, por exemplo, já em 1831, as posturas urbanas editadas pela Câmara Municipal proibiam certos brinquedos públicos na quaresma, furnicocos, papangus, figuras de mortes e tiranos nas procissões<sup>26</sup>. Em Salvador, em 1842 foi expedido pelo Presidente da Província da Bahia que “Ninguém poderá jogar o entrudo. Os infratores serão punidos com multa de 12 mil réis ou seis dias de prisão” (MIGUEZ, 1996, p.29). Em fevereiro de 1884, data que irá simbolizar o início do carnaval propriamente dito na cidade, consta num decreto oficial da Câmara Municipal de Salvador que:

---

<sup>24</sup> Ferreira (2004) relata que o arquiteto francês Grandjean de Montigny teria morrido, no Rio de Janeiro, após ser encharcado por baldes d'água durante o entrudo, contraindo uma pneumonia que ocasionou em seu falecimento algumas semanas depois, em 1850.

<sup>25</sup> Destaca-se a "Missão Francesa", articulada por D. João VI nas primeiras décadas do século XIX, que traria uma variada gama de artistas que teriam grande repercussão na cultura brasileira.

<sup>26</sup> "Continuação do título 14o. das Posturas da Câmara" in: *Diário de Pernambuco*, n. 274, 29/12/1831.



Fica proibido o jogo do entrudo por ser prejudicial à saúde pública, perigoso aos que a ele se entregam e aos transeuntes, anacrônico e condenado pela civilização [...] Em substituição dessa prática abusiva, a câmara exorta seus munícipes a entregarem-se com todo o decoro, na altura de uma cidade tão culta e ilustrada, durante os dias chamados de entrudo, às festas carnavalescas, permitindo-lhes o uso de máscaras, bailes públicos e o levantamento de pavilhões e coretos nas praças e nas ruas (apud MIGUEZ, 1996, p. 50).

A recorrência de posturas como essa, não só em Salvador mas em todo o Brasil durante o Império, revela o grau de generalização dessas práticas nas cidades brasileiras e os esforços sistemáticos das autoridades públicas em combatê-los e controlá-los. É fundamental destacar, como ressaltado por Ferreira, que essa série de proibições iniciais ao entrudo em Salvador estavam direcionadas, em quase sua totalidade, ao entrudo de rua, de difícil controle e ordenação, sendo o entrudo doméstico, festejado especialmente pelas classes mais abastadas, por muito tempo poupado de tais repressões. Esse processo de transformações ocorreu de maneira lenta, com resistência por parte da população às tentativas de sofisticação das comemorações propostas e o afastamento das antigas práticas habituais. No conto “O último entrudo”, de Raul Pompéia, escrito em finais do século XIX, já se pode vislumbrar um sentimento de nostalgia e tristeza em relação ao esfriamento dos festejos: “O entrudo se transformara em trocas banais de limões, contrariados, aborrecidos, sem capricho, que pareciam mesmo querer seguir sempre em sentido contrário à calculada direção. Não havia mais a batalha campal no meio da rua, a invasão vandálica das casas vizinhas. Oh! Como sentia o tio Borba o obscurecimento da má estrela!” (POMPÉIA, 2009, p. 48).

É claro que os conceitos e as formas de “carnaval” e “entrudo” vão variar de lugar para lugar e com o passar do tempo<sup>27</sup>, e o termo entrudo, por dado momento, sobretudo entre finais do século XIX e início do século XX, designava qualquer manifestação considerada “grosseira” ou “bárbara”, condenada por não se adequar ao que era considerado, por alguns, como o “legítimo carnaval”. Contudo, é importante destacar que nunca existiu uma oposição definitiva e dicotômica entre as duas manifestações, e sim semelhanças, trocas e incorporações mútuas em seus desdobramentos. Com o passar do tempo o entrudo foi perdendo

---

<sup>27</sup> Em seu livro publicado em finais do século XIX, Moraes Filho (2005) chamará de “O Carnaval” a experiência observada no Rio de Janeiro e “O Entrudo” a testemunhada na Bahia, sugerindo que essas transformações ocorreram de maneiras e temporalidades distintas nas diferentes regiões do país, sendo o Rio de Janeiro, a capital, em certa medida, “pioneira” nas transformações.

suas últimas batalhas, enfraquecido pelo carnaval moderno que ganhava força nas cidades. Assim, "o Carnaval parecia ter conseguido impor a modernidade francesa sobre a tradição lusitana, conquistando os corações do povo brasileiro" (FERREIRA, 2004, p.146).

É interessante notar que, em 1920, na mesma página de jornal em que se exaltava o carnaval de Salvador, com seus novos bailes e comemorações, e com uma nota de destaque para o automóvel de Henrique Lanat, por suas alegorias diferenciadas para o desfile do CORSO; existia uma seção intitulada "Rememorando o entrudo", mesmo este já tendo sido oficialmente proibido em terras baianas há quase três décadas. O trecho insinua um sentimento confuso e ambíguo com relação às transformações da festa, como se houvesse, por parte da população, um esforço na aceitação dos moldes do carnaval, muito atrelado aos discursos de modernidade e salubridade da época, mas que invariavelmente era contagiado pela nostalgia dos antigos festejos.

No comêço do aprazimento carnavalesco, não há alli Pierrot nem Colombina que se não recorde, com saudade cariciosa ou amara, das justas libérrimas do entrudo... As laranjinhas eram uma época de encantadoras diversões. As bombas de água, duches do entrudo. Mas essas duches nada tinham de salutar para a vida physica de cada um, visto como eram demasiado perniciosas à saúde. Vinha dalli alguém, no passo cansativo do suor, e o jôrro das bombas na epiderme era, muita vez, a causa de um estopôr! Dahi a orientação do chefe de polícia, por 1878, em prohibir o entrudo. Fez bem ou mal? Se, por um lado, evitou as surprêsas da enfermidade, por outro deixou na alma popular a saudade de uma diversão tradicional, que já se havia expandido em fortes raízes pelo coração da Bahia de outros tempos...<sup>28</sup>

Essa breve retomada do entrudo é importante para pontuar algumas questões. De início, percebe-se que o que foi considerado "carnaval" no Brasil, historicamente, foi uma construção e inserção paulatina de ideais, baseados em princípios modernos e de fortes raízes europeias que, em seu ar de novidade, aos poucos se impuseram e se estabeleceram no país, em detrimento do antigo entrudo colonial, português e outras formas e imagens de festas populares da Idade Média e Renascimento. Assim, durante muitos anos, apenas algumas expressões festivas foram realmente consideradas e entendidas como "carnaval". Também é possível notar, desde essa conformação, a forte disputa pelo espaço e controle da rua, empreendida durante as festas populares, especialmente num momento

---

<sup>28</sup> Rememorando o entrudo. *Bahia Illustrada*, Salvador, fev. 1920.

em que Salvador e outras cidades brasileiras passavam por um processo de grandes transformações urbanas, onde era preciso “civilizá-la urgentemente, transformar a cidade errada em cidade certa” (QUEIROZ *et al.*, 2016), no qual a rua e o espaço público passaram a ter outro significado, de maior interesse e prestígio para determinadas classes sociais (PINHEIRO, 2011).

São visíveis e significativas as superposições entre essas mudanças nas festas e os processos de modernização e transformação urbana em Salvador: se por um lado combatia-se o antigo entrudo de rua, em suas batalhas, alaridos, cantorias e arruaças pelas vielas e becos coloniais, que tinham uma apropriação do espaço mais empírica e espontânea, espalhando-se de maneira mais orgânica e cotidiana por um núcleo urbano que ainda era pouco segregado sócio-espacialmente; por outro, se incentivava a nova modalidade da festa, o carnaval, que terá, além de uma duração oficial, pretensamente delimitada em calendário, relações profundas com as novas tipologias e espacialidades urbanas que se desenvolviam à época, especialmente as grandes avenidas e os novos bairros da cidade, de melhor infraestrutura.

Assim, com o estabelecimento do carnaval em Salvador, com o grande incentivo do poder público e das classes sociais mais abastadas, vão surgindo uma série de expressões carnavalescas que se tornaram características da festa nas próximas décadas, de conformações distintas do que se observava no entrudo, seja o de modalidade doméstica ou de rua. Elas surgem e se fortalecem entrelaçadas à cidade que se tentava construir, e se associam a espaços e elementos típicos desse contexto. O CORSO será uma dessas expressões que ilumina fortemente esse entrelaçamento. Enquanto um desfile de automóveis pelas novas avenidas da cidade, como a Avenida Sete de Setembro, alargada e equipada com infraestruturas como iluminação e passeios públicos, a prática denuncia não somente a rápida assimilação dos novos objetos modernos pela população que podia deles usufruir, como os automóveis, mas também a identificação e apropriação dessa mesma parcela dos novos espaços citadinos. Ademais, assim como no planejamento urbano, é notável o favorecimento das práticas empreendidas através dos automóveis e demais veículos, em detrimento de usos mais orgânicos e improvisados no espaço da rua, que deveriam ser combatidos e extintos.

\*\*\*

## Autopia urbana e o carnaval motorizado

Quando a buzina fazia FON-FON toda a gente corria às portas e janelas para ver o automóvel passar. Quem transitava se detinha para apreciar o novo engenho, ou para esconjurar aquele Macaco Doido, que se metia a andar em semelhante invenção do diabo pelas ruas da Bahia.<sup>29</sup>

O trecho acima ilumina o *frisson* provocado pela chegada em Salvador, em 1901, do automóvel, com seu ar de novidade e modernidade. O veículo, com motor a gasolina, havia sido trazido da Europa pelo industrial baiano Henrique Lanat, um modelo *Voiture Clément Panhard 475*<sup>30</sup>, que tinha origem francesa e foi produzido pela marca *Panhard*. Segundo o historiador Cid Teixeira, a máquina estranha e desconhecida foi recebida com espanto e desconfiança pela população, e fez sua primeira exibição pelas ruas da cidade onze dias depois de sua chegada. Mas apesar do alvoroço popular, Teixeira narra que, devido à topografia acidentada da cidade e à falta de preparo de suas vias, em conjunto com a baixa potência do motor do veículo comprado, de apenas um cilindro, o industrial não conseguiu um bom desempenho pelas ruas e ladeiras soteropolitanas.

O relato lança luzes, em alguma medida, sobre um certo enfrentamento inicial, como se ainda houvesse uma certa incompatibilidade entre a figura moderna do automóvel, adquirido por Henrique Lanat na Europa, e o tecido urbano da Salvador dos primeiros anos do século XX, que, mesmo já tendo passado por algumas reformas, ainda preservava seu aspecto irregular e colonial. Nas décadas seguintes, em prol da melhor fluidez e acomodação dos novos meios de transporte, como os bondes elétricos e automóveis, seriam empreendidas diversas transformações em Salvador, que inclusive implicaram na demolição de alguns de seus edifícios e de parte de sua trama urbana pré-existente, numa tentativa de adaptação da velha cidade aos novos modais de circulação. E para além das modificações físicas na estrutura urbana, e no que diz respeito ao tráfego viário, os automóveis e os bondes também se associaram a outras dimensões sócio-culturais, como por exemplo, o carnaval, tendo no CORSO

---

<sup>29</sup> (VIANNA, 1983 *apud* PINHEIRO, 2011, p.202).

<sup>30</sup> Segundo Cid Teixeira (2010), este teria sido um dos primeiros exemplares de automóvel a chegar ao Brasil. Desde 2007, o objeto encontra-se em exposição no Museu da Misericórdia (Salvador/BA), sendo considerado, atualmente, o automóvel mais antigo do país.

uma de suas principais reflexões.

Dentre os muitos debates acerca das problemáticas urbanas que se adensam a partir da segunda metade do século XIX, a circulação será um eixo fundamental de discussões administrativas, sobretudo no que diz respeito à introdução de novas tecnologias e objetos nas cidades, que reivindicavam alterações nas antigas estruturas urbanas. Sintomaticamente, reformas urbanas paradigmáticas do período, como a de Cerdá para Barcelona, a de Haussmann para Paris ou o *Ringstrasse* de Viena, teriam no sistema de circulação - as *granvías*, os *boulevards* e o *ring* - um de seus princípios fundamentais. O fato é que em meio às diversas proposições, projetos e obras urbanísticas realizadas e almeçadas, a concepção, a abertura ou o alargamento de ruas e avenidas, ganhariam destaque. Seja no sentido de ampliar as fronteiras e condições de urbanização, seja no intuito de “descongestionar o centro das cidades para fazer frente às exigências do trânsito”, o que se modificava por completo era a própria “concepção atual da rua que se acha sem efeito ante o fenômeno novo dos meios de transporte modernos” (LE CORBUSIER, 2009, p.91).

E para além de hierarquias e diferenciações estruturais e físicas como, por exemplo, a extensão e a largura das vias<sup>31</sup>, os termos *rua* e *avenida* passaram a ter significações distintas, sendo pouco utilizados como sinônimos (COSTA, 2006). E se, por um lado, a primeira foi constantemente associada às antigas estruturas urbanas, a rua-corredor, estreita, tortuosa, irregular, muitas vezes considerada inadequada perante às novas demandas de circulação que começavam a operar nas cidades; a segunda, cada vez mais, passou a ser associada à modernidade e à velocidade, num entendimento de que “a velocidade resume o próprio progresso de nossa sociedade moderna” (LE CORBUSIER, 2009, p.98), simbolizando um futuro desejado por muitos e figurando de maneira expressiva no imaginário moderno à época.

A revolução dos meios de transporte, após a chegada do automóvel em 1901, e a instalação do bonde elétrico em 1914 comandam as modificações do quadro e o crescimento da cidade. Para corresponder às novas necessidades da circulação, várias ruas tiveram que ser

---

<sup>31</sup> Renato Costa pontua que foi o Barão Haussmann, em Paris, um dos primeiros a debruçar-se sobre essas questões acerca da circulação urbana, inclusive no que diz respeito à hierarquização de vias, comparando-as a um rio e seus afluentes. “Em dimensões, as ruas deveriam possuir até vinte metros de largura; as avenidas, entre vinte e trinta; e os bulevares, entre trinta e quarenta. O barão justificava a necessidade da criação desse sistema na cidade a partir da constatação do mau estado das ruas parisienses e do congestionamento observado no tráfego nestas vias, que considerava: “ruelas estreitas, imundas e impraticáveis à circulação” (COSTA, 2006, p.85).

alargadas. Pôde-se então construir novos edifícios nas áreas em que se situavam os que então foram demolidos. Aparecem, timidamente, os primeiros arranha-céus [...] na Cidade Alta, ao longo das mais importantes vias de circulação, com o objetivo de abrigar serviços públicos, hotéis, jornais etc. (SANTOS, 2012, p.49)

Em Salvador, no mesmo período em que o entrudo era perseguido e que a lógica carnavalesca começava a se modificar, a cidade passava por um grande processo de modernização urbana e de crescimento populacional, passando de 45.600 habitantes, no início do século XIX, para 174.412 em 1890, e 283.422 em 1920 (SAMPAIO, 1999). Estando situada sobre uma grande escarpa, e de topografia acidentada, muitas das modificações empreendidas estavam relacionadas à melhoria de sua circulação, sobretudo no que diz respeito ao favorecimento do trânsito entre a Cidade Alta, zona de predominância residencial, e a Cidade Baixa, zona comercial. Paola Jacques coloca que a constituição de redes de serviços urbanos, sobretudo a de transportes, teria sido um dos maiores desafios aos processos de modernização, sobretudo no que concerne à falha geológica da cidade, destacando que essas reformas pretendiam "apagar os rastros da antiga cidade escravista e construir uma nova imagem de cidade moderna ou 'civilizada' (leia-se higienizada, europeizada e veloz)" (JACQUES, 2014, p.90).

Em suas análises sobre essas mudanças, em Salvador, Eloísa Pinheiro irá considerar que a canalização do Rio das Tripas, com a posterior abertura da Rua da Vala, e a construção da Ladeira da Montanha, ambas realizadas na segunda metade do século XIX, serão as duas obras urbanísticas mais importantes deste século na cidade. Enquanto a primeira estaria relacionada à maior expansão territorial e urbana de Salvador, a segunda consistiu num conector fundamental entre a Cidade Alta e a Cidade Baixa, facilitando a comunicação entre os dois níveis da cidade, especialmente no que diz respeito ao transporte de veículos. No século XX, segundo a autora, será a abertura da Avenida Sete de Setembro, obra emblemática do governo de José Joaquim Seabra, o grande símbolo urbanístico soteropolitano deste século. Interligando a praça Castro Alves ao Farol da Barra, a Avenida é resultante do alargamento e integração de diversas ruas e vielas e também da demolição de relevantes edifícios, e constituiu-se, rapidamente, enquanto um eixo fundamental de conexão na cidade, através dos mais diversos modais de transporte.

A eleição simbólica dessas obras viárias por Pinheiro, assim como o destaque dado por Jacques à importância dos serviços de transporte e à velocidade na cidade, nesse período, insinuam, em certa medida, a grande relevância desse

tipo de modificação empreendida na estrutura viária, perante outras alterações urbanas. E nessa conjuntura, é possível vislumbrar a afirmação de um entendimento outro da *rua*, sobretudo com as diversas obras de alargamento e construção e de avenidas, tensionando sua dimensão de sociabilidade, encontros e afetos, ao entendê-la, funcional e fundamentalmente, enquanto espacialidade viabilizadora de fluxos e de mobilidade. Ademais, essa série de projetos e planos variados que, de maneiras diferentes, permearam a dimensão da circulação urbana, em Salvador, em suas conexões, insinuam a constituição e existência de uma rede de trocas e ideias, num cenário mais abrangente, acerca de discussões urbanísticas que aproximam, por exemplo, transformações ocorridas em terras baianas a outras alterações em âmbito nacional e internacional<sup>32</sup>.

Um dos acontecimentos mais emblemáticos e simbólicos no que diz respeito à relação da transformação da cidade com os novos meios de transporte, foi a demolição da Catedral da Sé de Salvador, levada a cabo em 1933, mas que estava em discussão desde os projetos das reformas seabristas, na década de 1910. Edificada no século XVI, no Centro da capital baiana, ela foi a primeira catedral do Brasil, e com o desenvolvimento da cidade nas décadas posteriores sua localização foi considerada um impasse para melhoria da fluidez da cidade, sobretudo no que concernia à ampliação do sistema de linhas de bondes elétricos. Após uma grande polêmica acerca de sua demolição, que mobilizou boa parte da sociedade baiana, ela foi finalmente derrubada em 1933, num entendimento de que "se a depreciação do valor histórico da igreja foi a estratégia, os objetivos declarados da demolição eram conferir segurança e fluidez ao tráfego dos transeuntes e bondes da Companhia Circular de Carris da Bahia e sanear o velho distrito da Sé" (QUEIROZ *et al.*, 2016, s/p).

Morreu, há pouco, o antigo cura da Sé. Agora vae morrer também a velha Sé. Tudo passa! Daqui estou imaginando o pezar da Bahia inteira, ao ver esboroar o templo que mais amava! É uma tradição que se extingue, que succumbe às injucções do progresso moderno. Verdade seja dita que a Sé não podia mesmo continuar onde estava. Pela sua collocação, no ponto mais concorrido da ancestral metrópole, atravancando o trânsito urbano, de maneira a

---

<sup>32</sup> Diversos são os casos que poderiam ser citados de maneira mais específica, como as reformas do Barão Haussmann em Paris, atuando de maneira profunda e sistemática na antiga formação urbana parisiense; as obras do catalão Ildefonso Cerdá, em Barcelona, em seus remodelamentos de quarteirões e abertura das *granvías*; as ideias de Soria y Mata para sua *Ciudad Lineal* (1882), elaborando eixos urbanos com até cem metros de largura, pensando no crescimento dos meios de transporte e locomoção; e as proposições do arquiteto e urbanista francês Eugène Hénard, segundo Françoise Choay (2018) o primeiro a desenvolver uma *Teoria geral da circulação*, antevendo muitas das problemáticas futuras das cidades modernas.

servir de "impasse" à viação da grande "urbs", no seu local de mais intenso movimento, a cathedral, primaz das nossas cathedraes, estava destinada à desapparecer. Assim o compreendeu o próprio metropolitano bahiano. Comtudo, resta um consolo no filho da Bahia: a Sé histórica ficar-lhe-á perpetuada na memória grata e, o que é mais, penetrará viva no culto da posteridade crente, como casa de Deus, e na devoção patriótica como monumento nacional, que sempre foi.

Adeus, velha Sé! *Supremum eternum que vais!*<sup>33</sup>

No entanto, é importante salientar que, mesmo que crescessem em quantidade em Salvador, ano após ano, o número desses veículos ainda era extremamente reduzido, principalmente se comparado à população da cidade. Seu acesso era economicamente restrito, especialmente por ser um objeto importado, uma vez que sua fabricação nacional só começaria na década de 1950, durante o governo de Juscelino Kubitschek. Todavia, era grande a mobilização por parte de determinados núcleos sociais e políticos para o favorecimento dos automóveis no Brasil, no que tangia a diversas esferas, sobretudo a urbana.

A Revista Automóvel Club, criada em 1925, que pertencia ao Automóvel Club do Brasil, fundado anteriormente em 1907, era um desses veículos que abordava as mais variadas questões acerca dos automóveis. Dentre elas, estavam atualizações constantes sobre as máquinas, equipamentos, manutenções, legislações e informações sobre a construção de vias e estradas, assunto de extremo interesse por parte de seu público. O periódico também realizava matérias sobre urbanismo<sup>34</sup> e discutia sobre vários aspectos acerca do planejamento das cidades, iluminando discussões relevantes do campo, naquele momento, para seus leitores. Numa edição de 1933, a Revista traz informações sobre a Bahia:

Até 1912 poucos eram os carros de praça e particulares nesta Capital, começando dahi por diante augmentar o seu número gradativamente. No interior do Estado só appareceu o automóvel depois da estrada de rodagem, o que era lógico, crescendo sempre o seu número e trazendo aos sertões o conforto e a rapidez no transporte, nunca antes experimentado. Concomitantemente e por força da multiplicação das estradas, cresceu vertiginosamente na própria Capital o número de automóveis, sendo registrados no anno passado cerca de 2 mil carros (inclusive caminhões e omnibus), além

---

<sup>33</sup> A velha Sé da Bahia. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 21 de jun. 1933.

<sup>34</sup> "Problemas do urbanismo carioca"; "O que é o urbanismo"; "Como se elabora o plano de uma cidade", são exemplos de algumas das matérias encontradas, na década de 1920. É interessante destacar que o periódico fez uma ampla cobertura da visita de Alfred Agache ao Rio de Janeiro, realizando uma entrevista com o mesmo sobre urbanismo e seu Plano de Remodelação da cidade do Rio de Janeiro



de várias centenas deles do interior<sup>35</sup> do Estado.<sup>36</sup>

O trecho ilumina questões essenciais para entender como se deram muitas dessas intervenções relacionadas ao automóvel, no início do século XX. Apesar dos discursos que pregavam uma aparente necessidade de transformação e adaptação das cidades a esses novos objetos modernos, na prática, sua frota ainda era tímida na maioria dos locais, como a Bahia. Deste modo, muitas das construções empreendidas no período, como grandes avenidas e também as estradas de rodagem, ao invés de tentarem adequar-se a uma demanda existente, de certa forma, funcionaram como propulsoras dos automóveis pelo país, incentivando seu uso, seu protagonismo e, em certa medida, sua hegemonia perante outros modais de transporte.

Ademais, também não é gratuita a informação do aumento da frota de veículos em Salvador após 1912, uma vez que grande parte das reformas empreendidas por José Joaquim Seabra nesse mesmo momento, como a construção da Avenida Sete de Setembro, estavam intimamente relacionadas a este objeto. O historiador Cid Teixeira também coloca que os primeiros automóveis que chegaram na Bahia, no início do século XX, eram abastecidos em depósitos independentes de querosene, nafta e gasolina, mas que a partir de 1910, começaram a ser construídos na cidade alguns depósitos especializados, chamados de "garagens", onde os carros podiam pernoitar e serem abastecidos com combustível, com maior comodidade e infraestrutura (TEIXEIRA, 2009).

Luiz Florence destaca a atuação do presidente Washington Luiz, entre 1926 e 1930, que "apresentava a modernidade motorizada à população [...] e colocaria o sentido de liberdade, o empreendedorismo personalista e individualista como motores da atração do automóvel ao cidadão. Pilotar um automóvel se tornaria uma virtude de liberdade e prosperidade" (FLORENCE, 2021, p.231). Também é do político a célebre frase "Governar é pois, fazer estradas" (*apud* FLORENCE, 2021, p.233), insinuando como esse tipo de pensamento, e também de sentimento, estava embrenhado ao cenário político e institucional brasileiro do período<sup>37</sup>. E

---

<sup>35</sup> Em tabela elaborada por Cunha (2013), a frota de veículos do estado da Bahia, em 1929, não chegava a 4 mil exemplares.

<sup>36</sup> Estrada de Rodagem nesta Capital e nos Estados. *Revista Automóvel Club*, janeiro-julho, 1933.

<sup>37</sup> É interessante pontuar a aproximação entre o discurso de Washington Luiz e o do primeiro Ministro dos Transportes, Mário Andreazza, na década de 1970, que dizia que "um governo que fizesse só estradas e não fizesse nada, teria feito tudo; um governo que fizesse tudo mas não fizesse estradas, não teria feito quase nada" (FLORENCE, 2021, p.282), período abordado no capítulo 1, CAETANAVE.

foi durante seu governo que ocorreu uma das empreitadas mais surreais do país dentro dessa conjuntura automobilística, que foi a implantação de Fordlândia<sup>38</sup>, na Amazônia, em 1928. Destinado à extração de borracha, o empreendimento urbano contava com uma gigantesca infraestrutura de moldes estadunidenses e visava incorporar dentro da cadeia produtiva da *Ford* a produção dos derivados da borracha. Após uma série de incompatibilidades<sup>39</sup>, a empresa encerrou as atividades de Fordlândia, logo após a II Guerra Mundial.

A partir desses acontecimentos, é possível vislumbrar que os novos meios de transporte modernos, além de modificarem uma série de dinâmicas e estruturas urbanas, também começaram a mobilizar diversas outras esferas sócio-culturais nas grandes cidades, permeando o cotidiano de seus habitantes. Siegfried Giedion mostrou como esse processo deita raízes nas transformações mecânicas do século XIX, culminando com o aparecimento de bens de consumo de massa, que abalavam os hábitos e os modos de vida. Entre eles, o automóvel, que não apenas começou a difundir-se mais amplamente no mercado, mas passou a ter grande destaque nas transformações espaciais e usos sociais da cidade, nesse momento:

O automóvel não apenas foi um dos elementos que fundaram grande parcela das metrópoles emergentes no século XX, como também representou uma mudança radical na experiência urbana [...] Como a grande máquina da cidade moderna, o automóvel se tornou ferramenta fundamental da compressão tempo-espço da era moderna. Como ferramenta de percepção do espaço, o automóvel não tem par como elemento transformador do espaço e da arquitetura: une a velocidade do transporte sobre trilhos, com a liberdade de se

---

<sup>38</sup> "Nenhuma teoria ou evento histórico, real ou imaginário, pode incorporar a incongruência da materialização do ideal social do Americanismo no Brasil com tanta eloquência como a real empreitada de Henry Ford em adquirir ali um latifúndio do tamanho do estado de Connecticut ou do Tennessee para o cultivo industrializado de seringueiras, com o objetivo final de incorporar a produção industrial da borracha, uma das poucas etapas ainda terceirizadas de seu sistema produtivo, para o conglomerado da Ford Motors. Ao redor deste polo produtivo de insumos para os automóveis, se formaria uma vila industrial nos moldes da ideologia social propagada por Ford, de modo a garantir a reprodução da sua fórmula bem sucedida de produtividade" (FLORENCE, 2021, p.243).

<sup>39</sup> "Veremos um exemplo extremo, tanto nas condições adversas da selva nativa, e na esfera social local depauperada, como no abismo em relação ao ideal que moveu Ford a construir um assentamento que se propunha a ser uma cidade industrial suburbanizada nos exatos moldes das pequenas cidades industriais que se formavam ao redor das unidades fabris de Ford [...] Além das inadequações sociais e produtivas do modelo fordista na Amazônia, tentar cortar mais profundo a seringueira leva a planta à exaustão, e os trabalhadores recrutados para trabalhar na plantação, serraria, e na manutenção da vila industrial, além de não saberem lidar com a noção de salário, não tinham o costume de trabalhar sob o relógio de ponto, causando frustração para os supervisores e gerentes estrangeiros" (FLORENCE, 2021, p.245-246).

deslocar por qualquer lugar do leito carroçável, e embora o condutor de um automóvel particular não desfrute da amplitude promovida pela perspectiva do avião, balão ou helicóptero, é exatamente por estar dentro da rede primária de espaços públicos da cidade, o sistema de ruas e avenidas, é nesse binômio ver-e-ser-visto que o automóvel se tornou a ferramenta de deslocamento que moldou as cidades do século passado (FLORENCE, 2021, p.29-30).

E se, por um lado, essas novas tecnologias e objetos industrializados como o telefone, o rádio e a iluminação elétrica teriam permeado uma série de esferas cotidianas, promovendo alterações em diversas escalas, uma transformação fundamental provocada pelo advento do automóvel seria a mudança na experiência das pessoas em sua relação com a tecnologia (BANHAM, 2013; GIEDION, 1970). Se, para Giedion, e para Reyner Banham, no que concerne aos outros objetos, haveria uma recepção passiva pelo indivíduo da experiência tecnológica; com o automóvel, ele “podia senti-la e criá-la para si mesmo” (BANHAM, 2013, p.159). Nesse sentido, a experiência de andar de carro, de pilotá-lo individualmente em alta velocidade (nos parâmetros da época), em pistas projetadas especialmente para ele, geraria um novo tipo de poder para os usuários desse objeto. Em Salvador, o usufruto desse poder ocasionava, muitas vezes, em prejuízos para a população e para a infraestrutura pública.

O segundo automóvel a desembarcar na Cidade do Salvador foi adquirido pelo engenheiro Alencar Lima, que andava com seu veículo em disparada pela cidade, gerando gritos e gaiatices da população [...] marcou época com o carro, pela violência com que dirigia o veículo: "Partia lampeões pela rua da Valla, subia em passeios, machucava as doceiras que se assentavam nas calçadas", e depois relatava os episódios automobilísticos, gabando-se (TEIXEIRA, 2009, p.143-144).

O automóvel! É de facto o symbolo, a imagem da vertiginosa e audaz vida moderna. A Bahia das cadeirinhas de armar, que ainda hoje aparecem conduzindo um enfermo para o hospital; a Bahia das gôndolas, antigas, tão faladas pelos nossos avós [...] viu-se este anno, repentinamente, invadida por duas ou três dezenas de automóveis. Foi o progresso que entrou abrupto, na cidade, de braço dado com a... morte! Qualquer pessoa, por mais attenciosa, por mais prudente, está arriscada, hoje, na Bahia a ser atropellada e morta pelos automóveis. Os desastres já vão subindo de cifra. O mais revoltante é que, mesmo antes do primeiro desastre, ocorrido por automóvel, antes da primeira morte, já a imprensa, já nós destas mesmas colunas, reclamando contra as apostas com os bondes elétricos, reclamando contra as carreiras vertiginosas dadas pelos senhores chauffeurs, chamávamos a atenção dos poderes públicos, pedindo a

regulamentação de veículos.<sup>40</sup>

Os relatos trazidos pelo historiador Cid Teixeira, a partir de jornais da época, lançam luzes sobre alguns dos danos causados pelos primeiros automóveis em seus anos iniciais na cidade, e a respectiva indignação que causava a certas pessoas. Em sua nova experiência de circulação urbana e poder de velocidade, os condutores dos veículos pareciam sentir-se os donos das vias de Salvador, transitando por elas como bem entendiam, em detrimento dos prejuízos que causavam à população e aos equipamentos públicos. Ademais, é interessante ressaltar o trecho do jornal que diz que os mesmos apostavam corridas com os bondes elétricos, insinuando como mesmo ambos sendo considerados equipamentos modernos à época, no que diz respeito à circulação urbana, os automóveis ainda buscavam afirmar seu poderio maquinico no espaço da rua, perante os bondes, como numa auto-proclamação de sua superioridade e hegemonia.

E assim, para além de suas funções enquanto meio de transporte, o automóvel passou a ter outras significações sociais e implicações no cotidiano, ao ponto de ser adotado, com destaque, durante celebrações do carnaval, uma festa popular, empreendidas por determinadas parcelas da população que podiam ter acesso a esse tipo de bem, através do qual também obtinham certo *status* e afirmação social. Uma dessas expressões que surgiu no Brasil foi o desfile do CORSO de automóveis, fortemente relacionado não somente ao afã automobilístico do início do século XX, mas também às suas conseqüentes reformas e novas estruturas urbanas, uma vez que seus trajetos costumavam ser empreendidos nas principais ruas e avenidas das cidades, especialmente aquelas que haviam passado por reestruturações recentes. Deste modo, o CORSO, que se popularizou na década de 1920, se relaciona intimamente às aspirações de modernidade desejadas para o país naquele momento, afirmando o espetáculo e a experiência do carnaval motorizado em detrimento do entrudo colonial.

Se, para teóricos como Mikhail Bakhtin, o carnaval estaria intimamente associado a um momento libertário e coletivo de apropriação das ruas e praças públicas da cidade pelo povo e o riso popular, é significativo o surgimento de comemorações como o CORSO de automóveis, com a presença massiva desses objetos que ocupam as ruas. A prática, que se populariza nacionalmente nas primeiras décadas do século XX, consistia no desfile de carros, nos quais as

---

<sup>40</sup> *Diário de Notícias*, Salvador, 14 de ago. 1912 *apud* TEIXEIRA, 2009, p.153.

famílias de seus proprietários desfilavam e se exibiam fantasiadas, atirando lança-perfume<sup>41</sup>, confetes e serpentinas uns aos outros e sobre a população pedestre, de dentro do espaço privilegiado de seus automóveis em movimento. Recém-chegados no país, o desfile com um deles pelas ruas já era uma exibição de elegância, modernidade e riqueza no cotidiano urbano; durante os festejos, os veículos ganhavam ainda maior destaque e sofisticação, atraindo os olhares da população que se apertava nas calçadas para assisti-los transitar. Ademais, nota-se que no CORSO a participação das classes sociais mais abastadas no carnaval era marcadamente mediada pelos automóveis, que promoviam uma separação corporal e sócio-espacial entre os foliões durante a festa.

Em Salvador, os locais escolhidos para esses desfiles se consolidavam como os mais valorizados comercial e socialmente da cidade, também se relacionando às áreas de moradia das classes mais abastadas, num momento em que a cidade já apresentava segregações e concentrações sócio-espaciais distintas em seu espaço urbano. Muitos foram palco de importantes reformas, sobretudo o alargamento e regularização de vias, sendo dotados de infraestrutura diferenciada, como melhor iluminação, pavimentação, drenagem e passeios, e por eles passavam linhas de bondes elétricos.

A Avenida Sete de Setembro será um dos destinos preferidos das classes mais abastadas não apenas em seu cotidiano, mas também em suas comemorações carnavalescas, sugerindo, não somente uma relação de pertencimento e identificação desses indivíduos com esses espaços, incluídos em seus momentos de festejo e lazer (MAGNANI, 2003), mas também uma certa tentativa de afirmação de poder das elites locais por meio da apropriação simbólica de determinadas ruas. Felipe Ferreira reitera a importância da relação entre o surgimento de expressões como o CORSO e as reformas urbanas do período, colocando que

A remodelação do centro do Rio de Janeiro no início do século XX servira, desse modo, para criar um local bastante acolhedor para a nova elite, que rapidamente retomou o espaço da folia, rebatizando o velho "passeio", a antiga "*promenade*", com o novo nome de corso. Consistindo, basicamente, numa longa fila de viaturas que desfilavam pelas novas avenidas, o grande momento do corso era quando um

---

<sup>41</sup> O lança-perfume chegou ao Brasil nos carnavais do início do século XX. Passou a ser fabricado no país na década de 1920 pela empresa francesa Rhodia, instalada em São Bernardo do Campo (SP), já sendo produzido em embalagens de alumínio, no intuito de prevenir acidentes com a quebra de recipientes de vidro. Foi proibido em 1961, pelo então presidente Jânio Quadros (FERREIRA, 2004).

carro que seguia numa direção passava ao lado de outro que vinha em direção contrária, propiciando o lançamento mútuo de confetes, serpentina e um outro esguicho perfumado de lança-perfume, além, é claro, de olhares e suspiros entre os rapazes e as mocinhas [...] O fato de a Avenida Central contar com dois sentidos de rolamento, o que possibilitava um constante vai-e-vem de viaturas (FERREIRA, 2004, p.237).

Apesar de referir-se especificamente ao Rio de Janeiro e à sua recém-construída Avenida Central, é possível traçar um paralelo entre as palavras do autor e o contexto soteropolitano e de seu carnaval, sobretudo no que diz respeito à Avenida Sete de Setembro. É interessante a pontuação de Ferreira com relação ao uso dos dois sentidos da via e sua apropriação pelo CORSO, de um modo em que permitia que os ocupantes de um carro "pudessem estar sempre vendo o incessante desfilar dos outros ocupantes de automóveis e sendo vistos por eles e pelo povo em geral" (FERREIRA, 2004, p.237). A estrutura física da cidade, em suas possibilidades e conformações, constitui-se enquanto um aspecto fundamental para a dinâmica da expressão, ao propiciar e comportar não somente o fluxo dos veículos em desfile, mas também a elaboração de uma sociabilidade burguesa própria e característica do CORSO, empreendida através dos automóveis.

Jorge Uzêda também pontua que as celebrações carnavalescas que se utilizavam de automóveis em seus desfiles, como o CORSO, eram mais valorizadas pelo poder público, consideradas mais adequadas e modernas, compactuando com uma imagem de carnaval e cidade "urbanos e civilizados" (UZÊDA, 2006, p.249). A ordenação das filas lineares de automóveis, assim como dos itinerários e horários determinados para os percursos, que costumavam ser amplamente divulgados pelos jornais, contavam com o apoio do poder público em sua organização prévia e também durante a festa, na tentativa de garantir a fluidez dos desfiles. Uzêda ainda acrescenta que era comum que famílias de menor poder aquisitivo alugassem carros para desfilar no carnaval, denunciando o *status* que era concedido a essa atividade.

Nesse sentido, é interessante pontuar uma outra expressão que surgiu em Salvador que, no bojo do CORSO de automóveis, utilizava-se dos bondes elétricos para seus percursos. Muito populares entre as décadas de 1920 e 1940, as Pranchas<sup>42</sup> consistiam no desfile de famílias de classe média em bondes

---

<sup>42</sup> Segundo Nelson Cadena, essa expressão carnavalesca "Prancha", que se utilizava dos bondes, ocorreu somente na Bahia, ao contrário do CORSO de automóveis que fez parte das

alugados à Companhia Circular Carris da Bahia, "os quais tinham os bancos retirados, recebiam uma proteção lateral e ganhavam a devida ornamentação" (MIGUEZ, 1996, p.62). Pelo seu elevado custo, as Pranchas eram normalmente suportadas por mais de uma família ou por grupos de moradores de algum bairro, chegando a comportar até oitenta foliões<sup>43</sup>. A Prancha é importante para entender a relação do carnaval com os meios de transporte modernos, em seus atravessamentos sociais e urbanos, uma vez que o automóvel, no início do século, ainda era um objeto extremamente restrito à maior parte das pessoas e, no desejo de circularem pela festa, elas encontravam no bonde elétrico uma opção economicamente compatível e viável às suas aspirações.

Recuperando a colocação de Giedion sobre a constituição de uma relação corpo-máquina, em seu entendimento do automóvel enquanto uma possível extensão corporal de seu proprietário, percebe-se que, no carnaval, assim como seu dono-folião ostentava fantasias, o automóvel também ganhou ornamentos e enfeites, comparecendo elegante e a caráter para a festa. Retomando a trajetória inicial de Henrique Lanat e de seu primeiro automóvel, exemplar que não conseguiu obter uma boa performance pelas ruas soteropolitanas, mesmo após uma série de tentativas de modificações mecânicas no Panhard 475, "como a adaptação do magneto, da vela e a colocação de um radiador adicional de 12 litros com ventoinha" (TEIXEIRA, 2009, p.142), Lanat optou por adquirir um outro modelo, mais potente, poucos anos depois, este de quatro cilindros e da marca De Dion Bouton. E com essa nova versão, o industrial "fez grande sucesso [...] a família saía à rua em datas festivas, especialmente no Carnaval, criando sempre uma nova alegoria para o automóvel, uma novidade para época" (TEIXEIRA, 2009, p.144). Assim, o veículo de Henrique Lanat passou a destacar-se e chamar atenção durante o carnaval da cidade, notadamente durante o CORSO, e costumava figurar nas notas jornalísticas diante das modificações que empreendia na máquina para a festa.

Sempre que está às portas da cidade do Salvador a alegria de Momo, uma curiosidade preconiza as sôrpesas das pranchas, e dos carros, os mascarados e as allegorias. E essa curiosidade é tanto maior quanto se pensa no que apresentará de novo o sr. Henrique Lanat, que costuma, nos carnavais bahianos atrair para seu automóvel, como numa extraordinária fascinação, as atenções todas por suas

---

comemorações de muitas outras cidades brasileiras.

<sup>43</sup> Miguez coloca que posteriormente os bondes cederam lugar aos caminhões, que continuaram a desfilar até desaparecerem por volta dos anos de 1960, período de consolidação dos trios elétricos.

originalíssimas excellências. E não faltou ao Carnaval deste anno aquela sôrpresa do automóvel Lanat, e desta vez com um recamo de phantasia e de luzes, com um apparato singular, que deslumbrou. Foi uma das mais lindas notas do anno.<sup>44</sup>

As modificações empreendidas no automóvel de Lanat se relacionam intimamente a um certo poderio técnico e mecânico ostentado pelo industrial, "um comerciante de espírito inovador" (TEIXEIRA, 2009, p.144), assim como de sua disponibilidade econômica para tal. Através de alguns informes, propagandas e notícias veiculadas em jornais da época, é possível encontrar o nome de Henrique Lanat associado às mais diversas informações relacionadas a automóveis e demais máquinas, ademais, ele possuía negócios como oficinas mecânicas e moinhos a vapor<sup>45</sup>. Numa nota da Irmandade da Santa Casa de Misericórdia da Bahia, de 1921, divulga-se uma lista com os nomes de alguns benfeitores e colaboradores da instituição, atrelados aos títulos concedidos a cada um deles como "Tesoureiro", "Mordomo do Contencioso", "Mordomo das Obras", "Mordomo dos Hospitais". Henrique Lanat era então o "Mordomo das Machinas" da Irmandade.<sup>46</sup>

As competências técnicas do industrial também eram usufruídas pelo poder público. Numa notícia sobre um acidente envolvendo um bonde elétrico da Companhia Circular Carris da Bahia, que ocasionou na morte de um homem no dia 27 de setembro de 1926, consta que Lanat participou da vistoria técnica do equipamento, para o inquérito policial: "O dr. Sylvestre de Farias nomeou peritos os srs. Genesio Sampaio Neves e Henrique Lanat, que hontem, às 14 horas, no barracão de Sant'Anna, procederam a vistoria no bonde n.133 verificando o bom funcionamento dos freios do mesmo bonde, procedendo também vistoria no local onde se deu o accidente"<sup>47</sup>. Assim, é possível vislumbrar não somente o poderio e entendimento técnico do industrial, sobretudo diante das novas tecnologias modernas, mas também sua aproximação e permeabilidade dentro dos poderes públicos, ao ser chamado para ser perito de um acidente pelo delegado da cidade.

---

<sup>44</sup> O automóvel Lanat. *Bahia Illustrada*, Salvador, fev. 1920.

<sup>45</sup> As informações são encontradas em jornais da época que, com certa frequência, divulgavam em suas páginas referências e propagandas às empresas de Lanat, como a "Officina Lanat: Reparos Geraes para Automóveis", localizada na Rua do Garcia; e o Moinho a Vapor do Districto da Vitória, localizado na mesma região.

<sup>46</sup> Irmandade da Santa Casa de Misericórdia da Bahia. *Almanak Laemmert*, Rio de Janeiro, 1921.

<sup>47</sup> O acidente da rua do saldanha. *A Capital*, Salvador, 29 de set. 1926.



Mas apesar de desfilar com grande destaque durante o CORSO de automóveis, é importante frisar que Henrique Lanat não era o único folião a enfeitar seu automóvel para o carnaval. A prática já era relativamente comum no país, sobretudo no uso de flores para decorar os veículos. No entanto, sua trajetória é interessante para entender que, a partir de sua criatividade e experimentação técnica em seu automóvel para o carnaval, "com um recamo de fantasias e de luzes", sua empreitada diferenciada costumava causar fascinação e deslumbre na população, ao ponto de frequentar, com alguma constância, as notas de jornais durante a festa. Esse aspecto é significativo para entender que a criação da FOBICA em 1951, de certa forma, também deita raízes em iniciativas como estas, de Henrique Lanat. O trio elétrico, apesar de todas as suas especificidades e inovações técnicas, estéticas e, especialmente, sonoras e espaciais, também é, de certo modo, tributário do CORSO e de suas investidas, em diversos aspectos<sup>48</sup>.

\*\*\*

---

<sup>48</sup> Se, em Salvador, a criação do trio elétrico foi a grande responsável pelo enfraquecimento e posterior desaparecimento do CORSO em seu carnaval, é interessante ressaltar que em outros locais, "a partir de um dado momento, a vulgarização do automóvel faria com que o ato de desfilar em carro aberto já não devesse parecer tão elegante quanto antes, quando poucos dispunham desse veículo nas cidades" (FERREIRA, 2004, p.242), que reitera o caráter elitista da prática.

## Segregações de cidade e carnaval

Porque sempre esplandecem de singularidade os carros allegóricos, houve constantemente entre os organizadores dos Clubs o bello propósito de primar cada qual a seu turno. E desse capricho feliz se oriunda, todo o anno, o esplendor dos festins de Momo na Bahia. E ainda este anno as surprêsas allegóricas não falharam [...] Luziram também os Tenentes do Diabo, de seus arautos ao último carro allegórico, as vestimentas riquíssimas, ornamentações sumptuosas, que bem podiam aparcellar-se ao lado dos mais afamados Cruz Vermelha e Fantoches de alguns annos de incontestável brilhantismo [...] Bailar! Bailar! Bailar para reviver, nas alegrias em que a vida se fortalece, e canta, se felicita e exulta... Bailar!... Estas exclamações reticenciadas não desfiguram o prazer dos baianos, nas quatro noites de bailes, ou bailados carnavalescos. No Polytheama Bahiano, no São João, na mesma sede dos Clubs... é de se admirar a profusão das côres phantasiosas, das luzes garridas, e garridices do prazer, que é uma juventude do coração; as lindas festas e os saráus, em que se pôde louvar em toda a eclosão da belleza a fina flôr da sociedade bahiana<sup>49</sup>.

As transformações urbanas que ocorriam em Salvador, nas primeiras décadas do século XX, que buscavam desvencilhar-la de seu aspecto colonial rumo à modernidade, também atravessou diversas outras questões sociais na cidade, que passou a ter contornos sócio-espaciais cada vez mais nítidos e segregadores em sua malha urbana. A constituição de uma nova Salvador, nos moldes de uma capital moderna, estava atrelada a um certo imaginário e discurso higienista com relação à cidade, que buscou definir regiões distintas para suas diferentes classes e grupos sociais. Esse aspecto também fez parte da constituição do carnaval soteropolitano à época, que se elaborou a partir de expressões e comemorações distintas entre os diferentes extratos, que por sua vez tinham importantes reflexos urbanos, especialmente nos locais e estruturas em que cada uma dessas manifestações ocorria.

Além do desfile do CORSO de automóveis, surgiram uma série de outras expressões como as Pranchas, os bailes privados, nos salões dos clubes e grandes teatros; o imponente desfile dos préstitos, organizados pelos clubes sociais, e

---

<sup>49</sup> Momo nos festins bahianos: A alegria e a graça, a belleza e a espiritualidade do chiste, como rosas de todo o anno. *Bahia Illustrada*, Salvador, fev. 1920.

também outras manifestações vinculadas à população negra soteropolitana, que também criou seus clubes e modalidades festivas, como as batucadas. Cada uma dessas manifestações estava, de certa forma, vinculada a um contexto urbano mais amplo, seja no que diz respeito ao endereço de cada uma, ou que regiões da cidade mobilizavam, ou também em suas próprias especificidades de estruturação e dinâmica, nas relações e apropriações distintas dos espaços públicos e privados. É interessante observar que, apesar de mais segregado espacialmente, o carnaval de Salvador, nesse momento, se apresentava de maneira mais orgânica pela cidade, havendo comemorações nos mais diferentes bairros das mais distintas regiões.

Os locais que passaram a ter melhor infraestrutura urbana provocaram mudanças nas dinâmicas e atividades que ali se desenvolviam, conformando-se como um novo ambiente *chic* da cidade<sup>50</sup>. A Avenida Sete de Setembro, "depois de valorizada e reformada, é apropriada pelas classes dominantes, que ali fixam residências, instalam seus escritórios e estabelecem as melhores lojas da cidade" (PINHEIRO, 2011, p.243), tornando-se um dos ambientes preferidos de circulação, junto à Rua Chile, por onde as pessoas transitavam elegantes, a pé ou em seus automóveis, circulando pelas confeitarias, cafés e lojas, ou em busca de algum serviço especializado. No entanto, esse movimento de valorização de certos locais, por um outro viés, também buscou expulsar a parcela da população que era considerada indesejada, de maioria negra e pobre, das mesmas regiões<sup>51</sup>. Uma vez que essa parcela preterida correspondia à maioria absoluta dos habitantes da cidade, ela tornou-se, sob a lente de alguns, um empecilho à tentativa de reconstrução de Salvador aos moldes europeus e embranquecidos.

A reforma de 1912-1916 confirma essa nova divisão espacial na cidade e a segregação social, dois processos que vinham sendo gerados desde meados do século anterior. A elite idealiza uma cidade europeizada e "branca", mas encontra limites para sua materialização, por ser Salvador uma cidade composta por aproximadamente 75% de negros e mestiços. Como alternativa, a burguesia cria espaços onde possa

---

<sup>50</sup> Esse aspecto será profundamente alterado nas décadas seguintes e essas regiões passarão a associar-se a um comércio varejista empreendido pelas classes sociais mais baixas. A implantação do *Shopping Iguatemi*, em 1974, é fundamental para entender que as classes médias e altas de Salvador, nesse momento, não estavam mais interessadas no comércio de rua das regiões centrais, tal qual era empreendido na década de 1920, dimensão abordada no capítulo 1, CAETANAVE.

<sup>51</sup> É interessante observar que, num outro movimento, com a falta de interesse e a partir da migração das classes sociais mais altas para outros bairros, dinâmica melhor discutida nos capítulos 1 e 3, CAETANAVE e FOBICA respectivamente, as regiões centrais foram ocupadas justamente por essa parcela da população mais vulnerável.

fabricar essa cidade idealizada, europeizada [...] As intervenções introduzem outras formas de exclusão social, tais como a diversidade de tratamento quanto à implantação de infraestrutura nas áreas novas e nas antigas, essas últimas em processo de degradação. O custo dos aluguéis também define a permanência ou a expulsão da população dos seus locais de residência, pois o aumento do valor, nas áreas reformadas, leva a população de baixa renda a buscar habitações cada vez mais baratas e, portanto, mais insalubres, com péssimas condições de habitabilidade. A nova distribuição da população na cidade é um projeto da burguesia, que até pouco tempo tinha interesse em conviver com as classes de baixa renda e os escravos, pois esses lhe prestavam serviços fundamentais, como jogar fora os dejetos ou transportá-la de um lado ao outro [...] Com a introdução dos serviços de infraestrutura e dos transportes mecânicos, já não há a necessidade da presença tão constante de pessoas pobres e negras, que agora só atrapalham a idealização da cidade “branca” e de aparência europeia. (PINHEIRO, 2011, p.2011)

E nesse momento de ebulição de transformações urbanas que operavam na cidade, o carnaval incentivado pelas classes mais abastadas e pelos poderes públicos, também vinha sofrendo modificações importantes, apropriando-se inclusive, e cada vez mais, de alguns desses novos componentes do espaço urbano. De fato, se os jogos do entrudo se utilizavam da tipologia urbana colonial de maneira mais orgânica e espontânea, as novas expressões carnavalescas, como os desfiles dos clubes, das pranchas e do CORSO de automóveis, não somente se associaram às novas ruas e avenidas da cidade, assim como aos novos modais de transporte, mas suas próprias apresentações, em cortejos e desfiles que passavam organizados quase que em linha reta (MIGUEZ, 1996), também se aproximam de configurações e dinâmicas circulatorias habituais, como o trajeto dos automóveis e dos bondes elétricos que, cotidianamente, percorriam esses espaços.

O grupo se reuniu na rua dos Droguistas, no Comércio, e subia a Ladeira da Montanha para entrar apoteoticamente na Rua Chile de onde seguiu até o Terreiro de Jesus, retornando pela Rua da Ajuda, em direção à Carlos Gomes e à Avenida Sete de Setembro, até o Politeama onde um animado grupo de comerciantes e caixeiros com suas famílias aguardava a chegada (CADENA, 2018, s/p).

Através da trajetória dos principais clubes carnavalescos que surgiram à época, como o Clube Carnavalesco Cruz Vermelha, cujo percurso de 1920 foi narrado por Nelson Cadena no trecho acima, é possível vislumbrar algumas relações articuladas entre a elite soteropolitana e os espaços urbanos nesse momento. A escolha desses locais não é gratuita, e costuma demonstrar uma certa relação de

reconhecimento e identificação territorial de uma coletividade com determinados espaços, ou, como nos termos de José Guilherme Magnani (2003), com o seu respectivo "pedaço", mas também com ambições de visibilidade e crescimento. Ademais, ao tratar-se de ruas recém alargadas como a Rua Chile e a Rua Carlos Gomes, ou de construções emblemáticas como a Ladeira da Montanha e a Avenida Sete de Setembro, essas vias, para além de sua infraestrutura e caráter simbólico, em suas dimensões, melhor comportavam as pompas dos desfiles e seus espectadores.

Os grandes bailes de carnaval aconteciam em Salvador desde meados do século XIX, e o primeiro deles ocorreu em 1860, no Teatro São João<sup>52</sup> (FERREIRA, 2004, p. 114). Eles costumavam ser realizados nos salões das mansões, em teatros importantes da cidade e nos grandes clubes, inclusive os clubes carnavalescos, como o Fantoques da Euterpe e o Cruz Vermelha, que foram criados em finais do mesmo século. Os clubes eram compostos majoritariamente de jovens da alta sociedade baiana, ligados à burguesia comercial da época, e realizavam desfiles suntuosos e ornamentados nas ruas, chamados de préstitos, e bailes privados ricamente fantasiados em suas sedes ou nos teatros da cidade, como o São João e o Polyteama Baiano.<sup>53</sup>

O Clube Fantoques da Euterpe foi criado em 1884, e era considerado o "clube dos rapazes ricos da Bahia" (CADENA, 2018). Uma vez que o primeiro carnaval de Salvador é referenciado oficialmente no ano de 1884, sua criação se confunde com o próprio estabelecimento da festa em si na cidade, sugerindo uma possível articulação entre membros do clube com os órgãos públicos para o fim do entrudo, tão combatido e perseguido por essas esferas. Dos mais tradicionais socialmente, entre seus fundadores estava Luiz Tarquínio, fundador da Cia Empório Industrial do Norte, e Antônio Magalhães Costa<sup>54</sup>. Com sede no Corredor da Vitória, região que abrigava boa parte das residências mais nobres, o clube se beneficiou amplamente das reformas seabristas, uma vez que

---

<sup>52</sup> O Teatro São João foi construído em 1812 no governo do Conde dos Arcos, que também constrói o Passeio Público e o prédio da Associação Comercial, num contexto de iniciativas para a modernização e embelezamento da cidade. Estava localizado no limite da escarpa, com vista panorâmica para a Baía de Todos os Santos, tinha grande capacidade de espectadores e era um equipamento cultural importante para a cidade. Sofreu um incêndio em 1923 e o que restou foi demolido para a construção de um novo edifício (PINHEIRO, 2011).

<sup>53</sup> O Teatro Polyteama Baiano foi fundado no final do século XIX, no bairro do Politeama, sendo palco de muitos espetáculos, bailes carnavalescos e da primeira sessão de cinema de Salvador, em 1897 (BOCCANERA JÚNIOR, 2008).

<sup>54</sup> Avô do político baiano já falecido Antônio Carlos Magalhães.

sua localização passou a compor a moderna Avenida Sete de Setembro, após sua instalação. O Fantoches costumava desfilas sob temáticas europeias e seu primeiro desfile teve como tema “A entrada triunfal de César em Roma”. Paulo Miguez coloca que o clube tinha como tradição ter sua presença anunciada pela entrada das trompas da ópera *Aída*, do compositor italiano Giuseppe Verdi (MIGUEZ, 1996), insinuando quais referenciais eram utilizados por essa população em suas celebrações.

O Clube Cruz Vermelha foi fundado em 1883, um ano antes de seu rival, e era composto majoritariamente por comerciantes. Inicialmente o clube tinha sua sede social na Barroquinha, então um ativo centro comercial soteropolitano, mas com sua maior consolidação nas décadas seguintes, aliada às reformas urbanas, transferiu-se para um edifício no Campo Grande, próximo à Avenida Sete de Setembro (CADENA, 2018). Apesar da rivalidade durante o carnaval, as diretorias dos clubes eram próximas e fortalecidas por laços comerciais e familiares, uma vez que ambos pertenciam às classes sociais mais abastadas de Salvador. Nelson Cadena relata que o Clube Cruz Vermelha era mais popular, e quem normalmente vencia os concursos<sup>55</sup> e aplausos, pois o Fantoches, mais aristocrático, tinha uma torcida menor e menos cativa.

Os carros alegóricos eram peças imponentes de grande porte, e ocupavam, de maneira pomposa e triunfal, quase a totalidade da via em que desfilavam, seguidos de sua cavalaria. Inicialmente à tração animal, com a chegada dos automóveis movidos a motor em Salvador e as subseqüentes reformas de alargamento e construção de novas avenidas, eles passarão a fazer parte dos desfiles. Ricamente ornamentados, eles levavam em seu trajeto membros dos respectivos clubes, notadamente as senhoras brancas, onde “as mulheres mais bonitas da alta sociedade local ocupavam lugares de destaque” (MIGUEZ, 1996, p. 59), como se fizessem parte da decoração do carro.

Os desfiles pareciam querer afirmar o poder e a presença dessa população nas mais importantes ruas do centro da cidade, assim como exteriorizar seus referenciais adotados, de moldes europeus. Eles costumavam mobilizar percursos similares aos do CORSO de automóveis, em horários alternados, uma vez que muitos dos membros dos clubes também participavam do desfile

---

<sup>55</sup> A dinâmica dos concursos criados pela Prefeitura é essencial para entender quais comemorações eram tidas como mais importantes ou “oficiais” do carnaval da cidade. Nesse sentido, a criação do concurso de trios elétricos, na década de 1960, insinua a inserção da expressão nesse meio, como visto no capítulo 1, CAETANAVE.

automobilístico. O próprio Henrique Lanat, para além de suas famosas investidas para o CORSO, fazia parte da diretoria do Fantoches da Euterpe, na condição de "comissão técnica"<sup>56</sup>. Nesse sentido, é importante destacar que a relação dessa população com o espaço urbano no carnaval, assim como no cotidiano, quando não ocorria nos espaços privados dos bailes, como nos clubes e nos teatros da cidade, costumava ser mediada pela presença de carros, que promoviam uma separação espacial, sobretudo na região do Centro.

A população negra de Salvador também organizou seus clubes e festejos no mesmo período, tendo como pioneiros o Embaixada Africana (1892)<sup>57</sup> e o Pândegos d'África (1895)<sup>58</sup>, que desfilavam sob temáticas e referências africanas. A participação dos clubes negros era permitida no carnaval, mas os locais de desfile eram distintos e ocorriam em regiões populares como a Baixa dos Sapateiros, Taboão e Pelourinho, sob um pacto não escrito de divisão sócio-espacial carnavalesca. À margem desses desfiles mais organizados dos clubes, outra parte da população negra e mais pobre celebrava com batuques e danças, com vinculações explícitas aos costumes de raízes africanas, como o candomblé. Sua participação "primitiva" e "bárbara" no carnaval passou a incomodar as autoridades públicas e determinada parcela da população. Segundo Miguez, "o afrancesamento acentuado dos festejos tornou a presença dos negros incômoda e por demais semelhante ao que ocorria nos festejos do velho Entrudo, o que vai dar lugar a uma sistemática intolerância racial e cultural das elites, seja através dos seus jornais, seja pela via da repressão policial" (MIGUEZ, 1996, p.66). Lê-se numa carta de um leitor do *Jornal de Notícias*, em Salvador, em 1901:

Refiro-me à grande festa do carnaval e ao abuso que nela se tem introduzido com a apresentação de máscaras mal prontos, porcos e mesmo maltrapilhos e também ao modo por que se tem africanizado, entre nós, essa grande festa da civilização. Eu não trato aqui de clubes uniformizados e obedecendo a um ponto de vista de costumes africanos, como a Embaixada Africana e o Pândegos da África, etc.; porém acho que a autoridade deveria proibir esses batuques e candomblés que, em grande quantidade, alastram as ruas nesses dias, produzindo essa enorme barulhada sem tom nem som, pois que tudo isso é incompatível com o nosso estado de civilização [...] A polícia que, para acabar com o pernicioso brinquedo de

<sup>56</sup> A listagem da diretoria foi encontrada em: Para o carnaval que vem... *Etc.*, Salvador, 1934.

<sup>57</sup> Vale ressaltar a proximidade desses acontecimentos com a abolição da escravização no Brasil, em 1888.

<sup>58</sup> Paulo Miguez destaca a "semelhança entre a exibição do Pândegos d'África no Carnaval de 1897, e a festividade que se realizava em Lagos, Nigéria, designada por Damurixá (festa da rainha)" (MIGUEZ, 1996, p.62-63)

entrudo, procurou vulgarizar a festa de Momo entre nós, não poderá, do mesmo modo, regularizá-la, e evitar que ela nos ponha abaixo do nível social em que estamos colocados? Demais, se o candomblé e o samba são proibidos nos arrabaldes e nas roças, como hão de campear dentro da cidade em um dia festivo como o do carnaval?" (*apud* MIGUEZ, 1996, p. 68).

O discurso do repúdio carnavalesco com relação à determinadas comemorações empreendidas pelas populações negras, mobilizado no trecho do jornal, "incompatíveis com nosso estado de civilização", não deixa de relacionar-se à notícia trazida no início desse capítulo com referências à cidade "infecta e africanizada", insinuando a força desse pensamento na cidade, nesse momento. Conta-se que, certa feita, em 1904, um dos clubes subiu para a Ladeira de São Bento, gerando protestos da população, e no ano seguinte, "uma portaria do chefe de polícia publicada às vésperas do Carnaval, e reeditada nos anos seguintes, proíbe expressamente 'a exibição de costumes africanos com batuques' durante os festejos carnavalescos" (*apud* MIGUEZ, 1996, p. 70), medida que foi reeditada anualmente nos jornais baianos até 1913. Desconfia-se de uma invenção do episódio, por parte dos núcleos interessados, como pretexto para a perseguição à população negra da cidade, e segundo Miguez, até a década de 1930, praticamente não se observam menções na imprensa local a organizações carnavalescas com referências explícitas às matrizes africanas.

Esses acontecimentos são importantes para pensar que, para serem aceitos por parte das classes sociais mais abastadas, assim como pelos poderes públicos no carnaval, ambas esferas embranquecidas, as expressões da população negra precisavam adaptar-se a certos parâmetros e diretrizes considerados adequados para tais. A fuga a esses padrões de apresentação, como vislumbrada pelos batuques e danças com referências africanas, causavam incômodo e repúdio, desencadeando sua perseguição<sup>59</sup>. É interessante pensar que, dentre os aspectos dessas comemorações estava uma apropriação mais livre, espontânea e improvisada da rua, em sua ocupação musical e dançante pelas pessoas, traços que serão característicos da performance do trio elétrico, criado em 1951, que não sofreu as mesmas represálias.

Assim, o carnaval que se consolidou em Salvador, nas primeiras décadas do século XX, era notadamente segregado sócio-espacialmente e racialmente,

---

<sup>59</sup> No que concerne a esse repúdio e perseguição, é interessante retomar o rechazo à criação do Bloco Ilê Aiyê, em Salvador, em 1974, chamado até de "bloco racista", abordado no capítulo 1, CAETANAVE.



existindo os bailes, nos salões privados e grandes teatros, desfiles imponentes nas novas avenidas das regiões ocupadas pelas classes mais abastadas de melhor infraestrutura urbana, como os préstitos e os CORSOS de automóveis, e outros tipos de manifestação para a parcela pobre e majoritariamente negra da população, nas ruas das regiões populares. Essas diferentes localidades das celebrações, inclusive o endereço das sedes dos clubes, estavam também relacionadas às áreas de moradia das diferentes camadas da população, que nesse período já delineavam mais nitidamente, em suas concentrações distintas no espaço da cidade. No entanto, é interessante observar que, mesmo mais segregado socialmente, o carnaval se apresentava de maneira mais orgânica e diluída pela cidade, mobilizando bairros e regiões distintas, aspecto que será tensionado pela popularidade do trio elétrico, que vai concentrar a festa na região central de Salvador.

E no bojo das transformações sociais e urbanas que se desenvolviam no Brasil nesse momento, que atravessaram de maneira fundamental o carnaval que se firmou nas cidades, passou a ser discutida, com maior ênfase, a necessidade de estabelecimento de uma certa cultura brasileira, para a afirmação de uma identidade nacional e entendimento de pertencimento à nação. Nesse contexto, festas populares, como o carnaval, ao mobilizarem fortemente a sociedade brasileira de maneira ampla, passaram a ser mais valorizadas por outros aspectos e entendidas enquanto possíveis manifestações culturais representativas do país. Ademais, a incorporação paulatina de novos hábitos e objetos por parte da população, que acarretou em alterações em suas relações com o espaço urbano, também estariam em evidência no período do carnaval. Felipe Ferreira explica que

Após a Proclamação da República, o Brasil percebia a necessidade de se manter a unidade nacional, essencial para a legitimação do novo sistema de governo. O país precisava definir sua nacionalidade. No final do século XIX, a intelectualidade havia chegado à conclusão de que a grande responsável pelo atraso brasileiro em relação às nações mais desenvolvidas era a mestiçagem que existia no país [...] Para eles a modernidade significava um Brasil europeizado e somente a imigração poderia "limpar" os efeitos perniciosos da miscigenação. Como consequência desse modo de ver as coisas, tudo o que se ligava à mestiçagem era visto com desprezo, incluindo-se as manifestações culturais populares, principalmente as relacionadas com a cultura negra. Com a chegada do século XX e, principalmente após a Primeira Guerra Mundial, o tema da nacionalidade volta a se impor, dessa vez sob nova óptica. Os países do mundo ocidental, desiludidos com os horrores da guerra, voltavam-se para suas

questões internas. O Brasil, por sua vez, relançava-se à tarefa de construção da identidade nacional [...] A ideia de civilizar o Brasil através do contato com o europeu estava presente no Carnaval dos passeios, desfiles e bailes desejados por boa parte da burguesia [...] A outra corrente de pensamento buscava, ao contrário, valorizar as manifestações carnavalescas mais ligadas à cultura interior do país, que expressariam a essência da "alma" brasileira (FERREIRA, 2004, p.249-250).

As discussões em torno de identidade, modernidade, miscigenação e valorização da cultura nacional foram fortemente marcadas pela comemoração do centenário da Independência e pela Semana de Arte Moderna de São Paulo, em 1922, que buscaram empreender a construção de um certo “povo brasileiro” e de brasilidade. Passou a ser elaborada uma certa associação entre o carnaval e o país, no que diz respeito à sua dimensão cultural, aproximando a festa popular de uma determinada ideia de brasilidade, que se tentou construir à época, “a ideia do Carnaval como uma forma de resistência 'antropofágica' do povo brasileiro às imposições externas” (FERREIRA, 2004, p.252). Oswald de Andrade irá dizer que “Nunca fomos catequizados. Fizemos foi carnaval” e Di Cavalcanti que “eu me sinto demasiadamente povo nesses dias de desafogo dos sentimentos mais terrivelmente terrenos de meu ser” (*apud* FERREIRA, 2004, p. 252), demonstrando a incorporação e consolidação do carnaval no imaginário dessas personalidades modernistas, fortemente relacionadas às discussões de brasilidade daquele momento.

O período conhecido como “Era Vargas”, de 1930 a 1945, foi marcado por grandes tentativas de ordenação, em diversos âmbitos, e da consolidação da modernidade econômica, política e cultural do país. A criação do Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP), em 1937, com a implantação do Estado Novo, terá papel fundamental na produção sociocultural nacional, almejando a tão sonhada “brasilidade”<sup>60</sup>. Essa série de regulamentações, com a criação de novos órgãos, legislações, indústrias, dentre muitas outras novidades, serão refletidas no espaço da cidade e também nas festas populares. É nesse momento que o carnaval vai se consolidar “como a mais importante festa popular do país” (SCHWARCZ, STARLING, 2018, p.376), sob um regime que passou a celebrar a diversidade cultural e originalidade da cultura mestiça brasileira<sup>61</sup>. Também

<sup>60</sup> É interessante relacionar esse discurso de brasilidade e cultura brasileira, elaborado na década de 1930 durante a ditadura do Estado Novo, com o viés ufanista e patriótico de uma ideologia de Brasil empreendida pela ditadura militar, após o golpe de 1964, abordado no capítulo 1, CAETANAVE.

<sup>61</sup> “Na representação vitoriosa dos anos 1930, o brasileiro nasce, portanto, onde começa a

durante esse governo vai existir uma forte tentativa de regulamentação dos festejos, que implicarão numa série de restrições às liberdades dos foliões (UZÊDA, 2006).

Nesse sentido, Paulo Miguez ressalta que, no período de meados do século XX, apesar de ainda existirem e ainda fazerem parte constituinte do carnaval soteropolitano, as comemorações no espaço da rua empreendidas pelas classes mais abastadas como os desfiles dos préstitos dos clubes, do CORSO de automóveis e das pranchas, perdem uma certa força e as "'famílias de bem', a aristocracia baiana vai, preferencialmente, recolher-se aos bailes carnavalescos, trocando o território aberto da rua pelo território fechado dos salões das mansões e dos clubes sociais" (MIGUEZ, 1996, p.73). Esse aspecto é importante para entender que essas configurações e arranjos sócio-espaciais serão profundamente alterados pela criação da FOBICA, em 1951, e assim o trio elétrico passa a designar um outro apelo e atrativo sobre a rua, que vai atrair os mais diferentes extratos sociais de Salvador para esse espaço, e sobretudo para a sua região central.

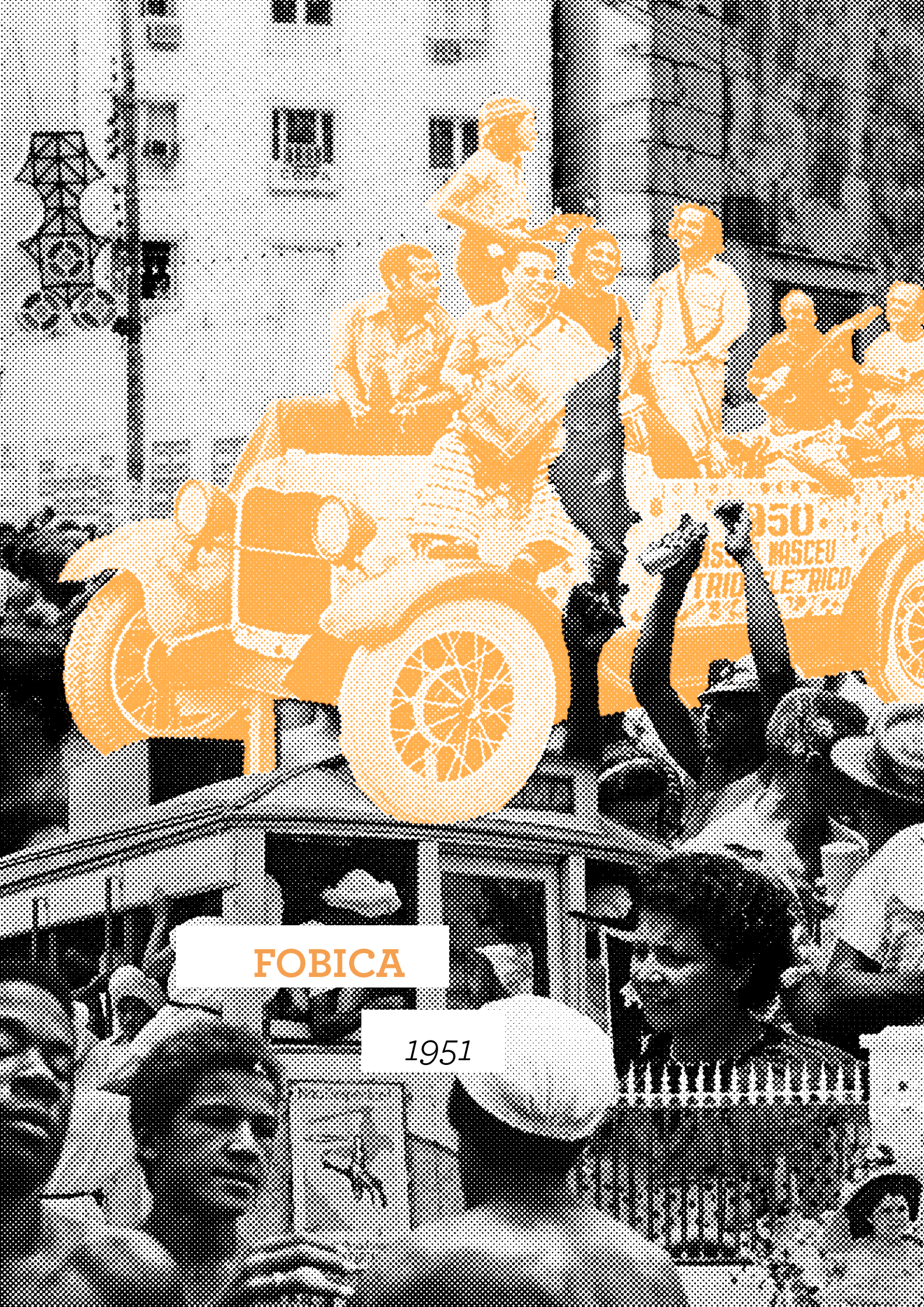
Se durante práticas como os desfiles dos clubes carnavalescos e do CORSO de automóveis, os carros parecem desfilar nas ruas de maneira organizada, numa configuração que, em certa medida, se assemelha à sua habitual, na forma de um desfile de automóveis - ou uma carreata, no jargão atual - ocupando as vias de tráfego enquanto muitos pedestres se apertam nas calçadas; após a criação da FOBICA, essa disposição se altera. O trio elétrico, como automóvel mas também como palco musical ambulante, ao mesmo tempo em que se apropria do desenho urbano moderno, para sua circulação, profana-o (AGAMBEN, 2007), numa resignificação temporária do espaço durante a festa. E se atrás dele há uma ocupação maciça, pelo povo em seu caráter heterogêneo, do espaço público e das ruas e avenidas desenhadas e imaginadas na escala do carro, o seu aparecimento como manifestação regular, ano a ano reproduzida e emulada, tensiona outras formas de manifestação carnavalescas, e não somente determinadas práticas de ordenação urbana empreendidas no período. O

---

mestiçagem. A mistura deixou de ser desvantagem para tornar-se elogio, e diversas práticas regionais associadas ao popular - na culinária, na dança, na música, na religião - seriam devidamente desafricanizadas, por assim dizer: Transformadas em motivo de orgulho nacional, foram aclamadas, e são até hoje consideradas marca da originalidade cultural do país [...] A celebração da diversidade racial e cultural proporcionou ao país as condições para acertar o relógio com a cultura importada dos europeus e dos norte-americanos e colocar a originalidade mestiça no centro de seu investimento sociocultural para exportação" (SCHWARCZ, STARLING, 2018, p.378-379).

carnaval soteropolitano, até então mais segregado sócio-espacialmente, será profundamente transformado por essa criação, em todas as suas bases.

\*\*\*



FOBICA

1951

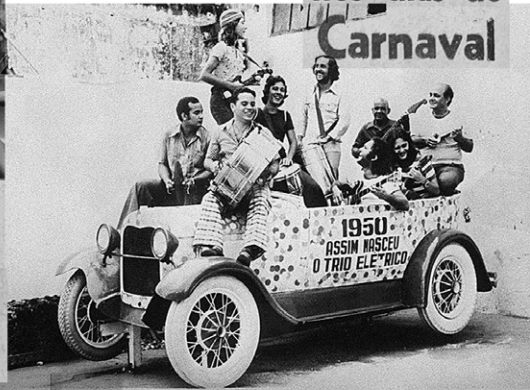


Povo Aplaudiu e Dançou Com

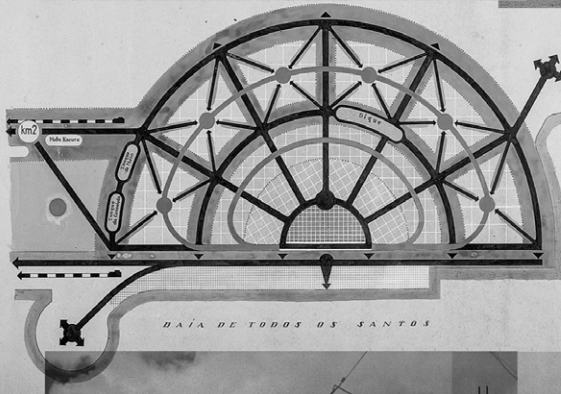
# Trios Elétricos



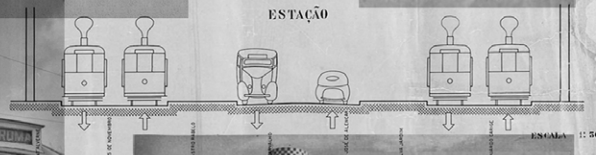
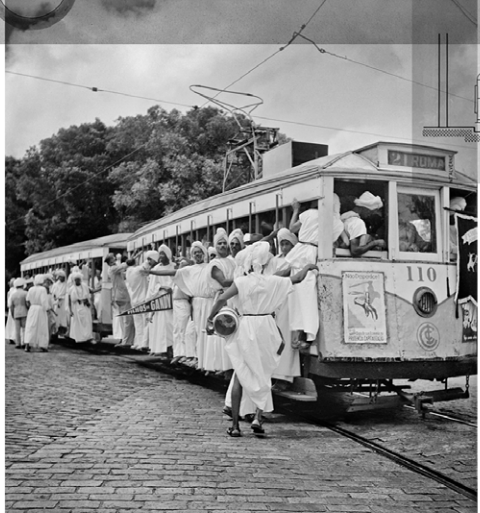
O serviço de  
veículos  
nos dias do  
Carnaval

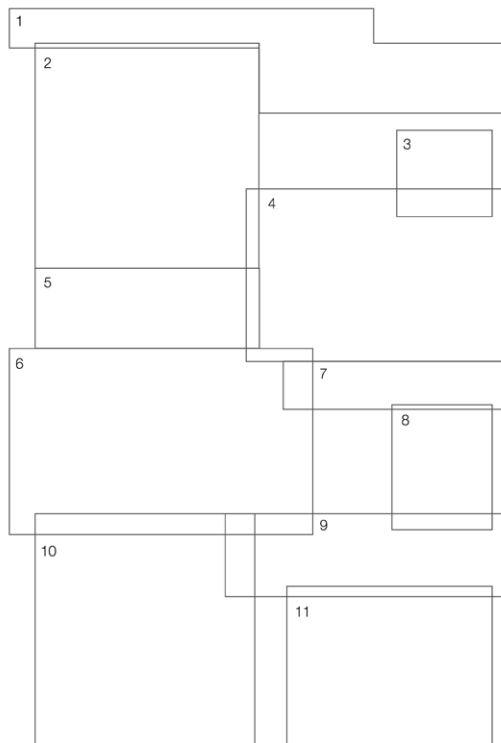


## DISPOSITIVO POLICIAL GARANTE A ORDEM



## PERSEGUIÇÃO AOS TRIOS ELETRICOS?





1. Povo Aplaudiu e Dançou com Trios Elétricos. Jornal da Bahia, Salvador, 04 de mar. 1955
2. Carnaval de Salvador na Rua Chile, década de 1950. Foto Pierre Verger © Fundação Pierre Verger
3. O serviço de vehiculos nos dias do Carnaval. Estado da Bahia, Salvador, 27 de jan. 1946.
4. Primeiro trio elétrico "fobica". Arquivo Histórico Municipal de Salvador, s/d.
5. Dispositivo policial garante a ordem. Jornal A Tarde, 5 de mar. 1962
6. EPUCS - Gráfico com os principais circuitos de circulação, a base de tráfego e os centros cívicos. Arquivo Histórico Municipal de Salvador/ Fundação Gregório de Mattos.
7. Perseguição aos trios elétricos?. Jornal A Tarde, 1958
8. Ônibus... Caminhões... Carros... Tratores: mais de 300.000 mil veículos de fabricação Ford distribuídos até hoje no Brasil. Revista O Cruzeiro, 26 de out. 1957, p.40
9. EPUCS - Sistema viário, estudo da base. Arquivo Histórico Municipal de Salvador/ Fundação Gregório de Mattos.
10. Filhos de Gandhi, década de 1950. Foto Pierre Verger © Fundação Pierre Verger
11. A indústria automobilística nacional em marcha. Revista O Cruzeiro, 15 de set. 1956, p.131



Quando despontamos na avenida, acabamos com o curso, pois vinha atrás de nós uma massa compacta de gente que, a exemplo do que ocorrera na 4ª feira com o Vassourinhas, pulava e se divertia como nunca antes ocorrera na Bahia. Nossa emoção era enorme; mais de 200 metros de povo atrás da fobica. O dado pitoresco dessa história foi que quando subíamos a Rua Chile, ao passar diante da Praça Castro Alves, pedi ao motorista, um amigo nosso, Olegário Muriçoca, que parasse o carro para tocarmos ali, onde o espaço é mais amplo. Pedimos várias vezes a Olegário que parasse e ele nada de frear. Já furiosos, eu e Dodô esbravejamos, então Olegário respondeu que já havia tempo a fobica estava quebrada, havia queimado o disco de embreagem, estava sem freio e com o motor desligado. O carro andava empurrado pelo povo. Este fato ilustra bem como essa maneira de se brincar ao som do Trio Elétrico, de segui-lo, é coisa mesmo do povo, não foi ninguém que orientou ou disse como fazer.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> GÓES, 1982, p.19.

Atrás do Trio Elétrico

Percursos histórico-urbanos através de carnavais em Salvador

A FOBICA foi o primeiro trio elétrico construído pela dupla Dodô e Osmar, em Salvador, em 1951. A partir da reelaboração técnica, estética e sonora de um veículo *Ford*, os amigos não somente reinventaram a festa popular baiana, em todas as suas premissas, mas também lançaram um novo tipo de performance e de apropriação das ruas durante o carnaval, subvertendo parâmetros e tensionando muitas de suas hierarquias e segregações anteriores. Essa figura, que em sua constituição faz parte de um panorama amplo de transformações no cenário baiano e também brasileiro daquele período, é um ponto de inflexão fundamental para a festa, sobretudo no que diz respeito à sua relação com a cidade e com o espaço da rua, que serão profundamente alterados por essa nova invenção e seus desdobramentos. Assim, a FOBICA subverteu, de maneira profunda, diversos elementos urbanos, viários, técnicos, estéticos, sociais e performáticos, reelaborando não somente o carnaval, mas também a própria cidade de Salvador, a partir de sua criação.

Em meados do século XX, a capital baiana enfrentava uma série de problemáticas em seu espaço urbano, no que dizia respeito a diversos aspectos e infraestruturas. Passadas mais de duas décadas desde as intervenções significativas de José Joaquim Seabra, vigorava uma certa insatisfação da população com relação à cidade, considerada atrasada e inadequada, sobretudo quando comparada à outras capitais brasileiras, e a questão urbana vinha sendo uma pauta importante de discussões em diversos setores. Em 1935, houve a “I Semana de Urbanismo”, e em 1942, foi criado o Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade de Salvador (EPUCS), coordenado pelo engenheiro Mário Leal Ferreira, dois acontecimentos cruciais para entender as mudanças nas formas de pensar e gerir a cidade, com o estabelecimento de ideias e práticas modernas no campo da arquitetura e do urbanismo, que aos poucos, tentavam alterar as feições de Salvador.

O EPUCS será fundamental para pensar todo o planejamento urbano da cidade nas décadas seguintes, lançando modificações substantivas, tanto do ponto de vista de sua escala e objetos, como das referências urbanísticas mobilizadas. Com um estudo aprofundado sobre variadas temáticas, o Escritório desenvolveu uma série de planos e projetos que buscavam modernizar Salvador e suas infraestruturas, especialmente no eixo viário, uma de suas maiores problemáticas e insuficiências. A capital baiana enfrentava dificuldades para acomodar a quantidade de veículos que crescia em seu território, cenário que se tornaria ainda mais grave a partir do início da produção nacional de automóveis, ainda na década de 1950. A partir de estudos topográficos, o EPUCS

desenvolveu um amplo sistema viário para Salvador, sobretudo em seus vales e cumeadas, aspecto que acabará marcando a atuação do Escritório, sobretudo em seus desdobramentos posteriores, com o estabelecimento de uma nova infraestrutura rodoviária na cidade que se tornaria hegemônica nas décadas seguintes.

A FOBICA também se insere num momento importante de outras transformações e ressignificações, e a partir dela é possível vislumbrar uma série de mudanças que ocorriam não somente em Salvador, mas também em muitas cidades brasileiras do período. O governo desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek, sobretudo em seu Plano de Metas, mobilizou todo um panorama de novidades no âmbito nacional, e no cenário baiano são criadas a Comissão de Planejamento Econômico do Estado da Bahia (CPE-BA), em 1955, e a Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), em 1959, que trouxeram mudanças significativas para sua capital. Assim, o aumento da industrialização, urbanização e do poder de consumo no país atravessaram Salvador e, por que não dizer, a invenção e transformações do trio elétrico, em suas possibilidades, sobretudo enquanto um automóvel, naquele momento.

Para entender sua criação, para além de suas possibilidades técnicas, maquinicas e objetuais, atreladas ao amplo cenário brasileiro de novidades, também é preciso iluminar a inventividade da dupla Dodô e Osmar, em diversos âmbitos e setores. A trajetória dos amigos denuncia que, além da criatividade, eles tinham um certo poderio e domínio da técnica requerida pelas transformações que implantaram. A adaptação técnica, estética e sonora de um automóvel *Ford* para o carnaval de 1951, inserida num contexto técnico-artesanal complexo de produção, é uma dimensão crucial para pensar o trio elétrico, especialmente em seus efeitos de massa e sua performance, ao se afirmar como uma máquina que ativa e movimenta a multidão nas ruas.

É justamente essa ativação, essa nova maneira de brincar o carnaval, de pular e dançar pelas ruas coletivamente em gestos mais livres e desordenados, que irá constituir-se como um traço distintivo não somente da performance *trielétrica*, mas do próprio carnaval soteropolitano, diferenciando-o de outras festas e de outros carnavais. Um dito "carnaval participação" (MIGUEZ, 1996), instaurado após a FOBICA, que vai reelaborar uma série de parâmetros e tensionar diversas segregações e hierarquias, em Salvador. A apropriação das vias urbanas pela multidão dançante e cantante, como lançada pelo trio elétrico, certamente não estava prevista nas diretrizes do EPUCS, muito menos

em seus planos para a circulação viária da cidade. Ironicamente, a reelaboração de um meio de transporte, o automóvel, objeto associado à velocidade de seu deslocamento, irá constituir-se num ativador corporal de uma multidão festiva que o acompanhava, ocupando as ruas da cidade originalmente projetadas para o deslocamento cotidiano e funcional dos automóveis.

Assim, o trio elétrico vai, aos poucos, concentrando as atenções do carnaval soteropolitano e se constituindo como seu principal expoente e manifestação. A frequência e popularidade de outras expressões serão tensionadas pela presença e apelo cada vez maior da rua, que foi se tornando um espaço de desejo e de disputa pelas mais diferentes classes e grupos sociais. Mas se, num momento inicial, o trio era marcado pela participação de um público mais plural, com sua popularidade, sobretudo a partir da década de 1960, essa dimensão vai sendo modificada por uma outra lógica, de caráter marcadamente empresarial e frequentemente mais segregador, tendo na CAETANAVE, de 1972, um marco fundamental nesse sentido.

\*\*\*

## **Pirâmide, leque, trevo e carnaval**

De há longos anos se ressentem esta Capital de um "plano diretor" que lhe assegure rumo certo à sua expansão urbanística. Cidade das mais antigas do Brasil, repleta de monumentos artísticos e históricos do mais alto valor, que devem ser preservados a qualquer preço, para sua honra e maior glória, encontra, nesses próprios monumentos, um sério obstáculo à consecução de um plano de urbanização. Por outro lado, o caprichoso aspecto topográfico do terreno em que se desenvolve a urbs, de avenidas que se esgueiram pelo cimo das elevações, das ruas que se alongam pelos densos vales, ressaltando, a cada momento, a necessidade de túneis e viadutos que lhes aproximem as distâncias e lhes evitem os grandes desníveis, tudo isto está a indicar o quanto penoso se torna a elaboração do plano direto[r] como medida técnica administrativa inadiável.<sup>1</sup>

O trecho acima faz parte do ofício enviado pelo então Prefeito de Salvador, Durval Neves da Rocha, ao Interventor Federal no estado da Bahia, em 1942, no qual discorre sobre a iminente necessidade de elaboração de um plano diretor para a capital baiana. Anexada ao ofício já estava uma sugestão de proposta para realizar o trabalho, elaborada pelo engenheiro Mário Leal Ferreira e intitulada "Urbanismo como Estudo do Processo Evolutivo das Cidades e Projeto da Sua Adequada Estrutura", a qual o Prefeito, de antemão, informava que a mesma já havia sido aprovada pela Diretoria de Urbanismo e Cadastro e pela Procuradoria Municipal de Salvador. A cidade, nesse momento, era alvo de críticas e insatisfações por parte de várias parcelas da população, que a julgavam atrasada e inadequada em diversos aspectos. Uma das maiores urgências soteropolitanas dizia respeito à remodelação de seu sistema viário, que parecia inadequado às novas tecnologias de transporte, especialmente devido à popularização do setor automobilístico. Com o pedido aprovado no mesmo ano de 1942, foi criado o Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade de Salvador (EPUCS), iniciativa que traria profundas alterações em seu espaço físico, sobretudo no que diz respeito ao estabelecimento e prevalecimento de uma nova infraestrutura rodoviária na cidade.

Com a paulatina abertura de largas avenidas destinadas à fluidez do trânsito

---

<sup>1</sup> Ofício no 427, de 27/07/1942, de Durval Neves da Rocha, prefeito de Salvador, ao Interventor Federal (FERNANDES, 2014, p.78).

de veículos, Salvador parecia desejar, em seu próprio desenho e configuração, a ocupação e presença massiva desses objetos. A circulação rápida e automobilística passou a ser cada vez mais cobiçada e presente no imaginário da cidade. Esse panorama urbano é essencial para entender em que cenário está inserida a criação do trio elétrico FOBICA, em 1951, na capital baiana, sobretudo para entender as subversões empreendidas por essa figura na cidade e no carnaval. A aglomeração de uma multidão de corpos dançantes, ativadas por um veículo de marca *Ford*, certamente não estava prevista nas diretrizes e nem no planejamento do EPUCS para seu sistema viário. Seja como for, o trio elétrico vai lançar uma nova forma de se apropriar da rua ao brincar o carnaval, que o diferenciava de outras modalidades da festa empreendidas até então, mesmo aquelas que já utilizavam veículos automotores em suas configurações, como o CORSO. Porém, assim como o automóvel no cenário urbano, ele também se tornou hegemônico na festa, silenciando outras expressões que não sobreviveriam à seu poderio técnico, estético, sonoro e, inevitavelmente, automobilístico.

O período entre a República Nova (1930-1937) e o Estado Novo (1937-1945) foi um momento de intensas transformações sociais, econômicas e urbanas no país, sobretudo a partir da atuação política de Getúlio Vargas. Ana Fernandes chama a atenção para a intensa atividade planejadora do período, com novas formulações para o Estado e para a sociedade nacional, aspecto que perpassou, fundamentalmente, a dimensão urbana do país. Uma série de planos foram elaborados para as cidades<sup>2</sup>, nomeados sob os mais diversos termos como diretores, de expansão, de urbanização ou de urbanismo, em "processos devidamente modulados, em constituição e em vigência, pelas complexas formas de articulação, de disputa e de inovação/criação que lastreiam a sociedade política e urbana" (FERNANDES, 2014, p.27). Os centros urbanos apresentaram-se enquanto espaços importantes para a nova configuração política do Brasil e assim, deveriam ser observados e fiscalizados para que fosse mantida a ordem, sobretudo no que diz respeito ao desenvolvimento econômico e a manutenção e preservação da segurança nacional.

O desejo de mudança e modernização de Salvador também estava em discussão. Vigorava uma certa insatisfação, por determinada parcela da população,

---

<sup>2</sup> Podem ser citados exemplos como o Plano de Remodelação do Recife, de 1936, de autoria de Attilio Corrêa Lima; o Plano de Extensão e Transformação da Cidade, elaborado na gestão do prefeito Dodsworth (1937-1945), no Rio de Janeiro; e o Plano Diretor ou de Urbanização, elaborado entre 1938 e 1943, por Arnaldo Gladusch, em Porto Alegre.

em relação às condições urbanas da cidade, considerada atrasada quando comparada a outras capitais brasileiras. As problemáticas eram inúmeras e relativas aos mais diversos aspectos e infraestruturas como saneamento, patrimônio, segurança pública e circulação. Esse debate foi acentuado partir do final da década de 1920, sobretudo após a contratação do urbanista francês Donat Alfred Agache para a elaboração do Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento do Rio de Janeiro<sup>3</sup>, então capital federal, considerada uma "referência em termos de política urbana e de construção de imagens idealizadas sobre a cidade" (FERNANDES, 2014, p.30); e também após a polêmica derrubada da Catedral da Sé, em Salvador, em 1933<sup>4</sup>. Esses acontecimentos acentuaram as discussões sobre o campo do urbanismo no Brasil e na Bahia, que ganhou maior visibilidade e repercussão, fazendo emergir, de maneira ainda mais contundente, o cenário de dificuldades da capital baiana.

Em meados do século XX, a dinâmica urbana de Salvador ainda era pautada, essencialmente, a partir de seu Centro. Segundo Milton Santos, nesse momento ele se caracterizava como "um centro monopólico, tirânico porque ele comandava toda a vida da cidade, não apenas a vida econômica, mas também a vida política e a vida cultural [...] tudo se fazia numa área extremamente limitada que era este centro polifuncional e monopólico" (SANTOS, 1995, p.14). Mesmo que ao final dos anos 1950 uma certa migração residencial já estivesse em curso, com a mudança das classes sociais mais abastadas para outras regiões<sup>5</sup>, o Centro ainda reunia as principais atividades econômicas, comerciais, culturais e administrativas, e suas funções eram representativas de todo um dinamismo mais amplo da vida urbana da cidade.

A história urbana conduziu à concentração de quase todas essas funções nos distritos centrais. A permanência da localização do porto, a atração que exerceu sobre as atividades comerciais e

---

<sup>3</sup> Ana Fernandes ressalta a importância dessa intervenção para a maior visibilidade da discussão urbana no país, que em suas repercussões, "o campo do urbanismo adquire grande visibilidade e repercussão nacional a partir dessa conjuntura no Rio de Janeiro. O próprio uso do termo urbanismo ganha peso e alcance" (FERNANDES, 2014, p.31)

<sup>4</sup> A demolição da Sé, em Salvador, é melhor abordada no capítulo 2, CORSO, dessa dissertação.

<sup>5</sup> Milton Santos também chama a atenção para as modificações e adaptações arquitetônicas empreendidas nos casarios antigos da região, com a apropriação paulatina desses espaços pelas classes sociais mais baixas, no período. Ele aponta que "é frequente ver vários rapazes ou moças morando num mesmo quarto. Casas que outrora abrigavam apenas uma família, com seus escravos ou domésticos, sofreram um processo de subdivisão cada vez mais avançado; salas e quartos demasiadamente pequenos, verdadeiras células, estão separados por paredes de madeira. Nesses cubículos não há luz, nem ar, e inexistente higiene. A vida nesses cortiços é um verdadeiro inferno" (SANTOS, 2012, p.171).



administrativas; a localização da estação ferroviária na proximidade do centro; a fraqueza da indústria, incapaz de criar grandes bairros; a expansão da cidade sobre as linhas de cumeadas, tendo como resultado um plano que não permitiu a formação de centros secundários nos bairros; tudo isso teve por consequência a concentração das funções nos bairros centrais [...] Assim, as funções do centro são muito representativas quer da vida urbana, quer da vida regional (SANTOS, 2012, p.68-69)

E nesse acúmulo de funções e atividades, o Centro de Salvador também concentrava grande parte de sua circulação, nos mais diversos modais de transporte, podendo ser lido como um "verdadeiro nó de comunicações" (SANTOS, 2012, p.102). Por ele passavam as principais linhas de bonde<sup>6</sup>, avenidas e elevadores da cidade, que tentavam vencer sua topografia íngreme. A questão viária, historicamente, era um desafio enfrentado por Salvador desde sua fundação, especialmente devido à sua falha geológica, e a rede de transportes era uma de suas principais insuficiências, que lhe trazia problemas em diversos sentidos. A integração entre os modais, a atualização de infraestruturas perante as novas tecnologias e até mesmo questões relativas a uma perda em sua importância regional<sup>7</sup>, estavam conectados aos problemas de circulação da cidade.

Mas se até então os bondes ainda circulavam em Salvador, com suas 38 linhas ativas, é indispensável pontuar que é nesse período que ele "passou a ser olhado pela população com outros olhos [...] em seu passear cadenciado sobre trilhos, não encurtava distâncias, não estimulava a ânsia de chegar a um destino, ao contrário, chacoalhava preguiçoso, alongando a jornada [...] alguns consideravam o bonde tão lento que poderia ser alcançado na corrida" (SANTIAGO, 2019, p.155). O transporte rodoviário passou a inserir-se de maneira mais forte na

---

<sup>6</sup> A partir de um edital de concorrência para a construção/reforma de uma série de abrigos de bonde, de 1939, Cybèle Santiago elaborou um quadro com a localização e o tipo de cada um, divididos em abrigos de primeira, segunda e terceira classe. Todos os abrigos de primeira classe eram localizados no centro da cidade. Eram eles: "Terreiro, Praça Municipal, Praça Castro Alves e Campo Grande" (SANTIAGO, 2019, p.115).

<sup>7</sup> Segundo Santos, "Essa perda de influência regional, esse retraimento da área metropolitana, deve-se, principalmente, ao fato de Salvador ter sido incapaz de organizar convenientemente seu espaço regional e à ausência de dinamismo próprio à cidade. Enquanto o Brasil viveu uma fase simplesmente comercial, a capital do Estado da Bahia podia continuar, através de uma larga parte do país, a distribuição dos produtos recebidos pelo seu porto. Mas quando São Paulo, Rio de Janeiro e outras cidades se orientaram para a indústria, protegida aliás, por barreiras alfandegárias, o papel de redistribuição tornou-se insuficiente para guardar a Salvador a possibilidade de manter com sucesso as antigas correntes comerciais, principalmente porque seus meios de transporte eram deficientes e precisavam ser remodelados" (SANTOS, 2012, p.55).

capital baiana, e Milton Santos denuncia a presença hostil dos automóveis na cidade, que passaram a ocupar, cada vez mais, não somente o protagonismo dentre os diferentes modais de transporte urbano, mas também os espaços públicos. Ao alastrarem-se sobre os passeios e as praças, dificultado a passagem de outros veículos e também dos pedestres<sup>8</sup>, essa ocupação indevida também insinuava, de algum modo, uma certa falta de preparo da cidade para comportar a quantidade numerosa desses elementos que crescia no período, o que será acentuado pelo início da produção nacional, na década de 1950.

Os veículos ficam estacionados, nas praças, nas ruas e mesmo sobre os passeios. Não há parques de estacionamento. A praça da Sé, que é a maior, serve como praça de estacionamento e ponto inicial de um grande número de linhas; é com dificuldade que se podem alinhar uns cinquenta automóveis. Então os veículos param em qualquer parte, a despeito das proibições mais ou menos vistosas da Polícia (SANTOS, 2012, p.127).

E no que diz respeito às dinâmicas citadinas, para além da questão da mobilidade, a concorrência provocada pelos veículos afetou outras dimensões da vida urbana. Uma vez que a instalação e o desenvolvimento da indústria automobilística no país na década de 1950, por um lado, teria favorecido o consumo em massa de veículos automotores por usuários individuais, adquiridos, especialmente, por uma classe média ávida por novidades, por outro lado, numa dimensão pública, o transporte coletivo foi, aos poucos, se concentrando nessa categoria, tendo nos serviços de ônibus o seu principal expoente. O arquiteto Pasqualino Magnavita conta, a partir de suas memórias na capital baiana, que em meados do século XX "o ônibus apareceu como uma novidade, uma coisa do futuro [...] o bonde era mais demorado, a pessoa que queria um pouco mais de rapidez pegava a marinete"<sup>9</sup> (MAGNAVITA, 2014 *apud* JACQUES, 2014, p.89), insinuando uma possível preferência dos usuários por esse tipo de modal, em seu ar de modernidade e deslocamentos mais velozes, em detrimento de outros meios de transporte, como os tradicionais bondes.

---

<sup>8</sup> "Atravessar a pé a rua Chile, após as 17 horas, na hora do rush, não é coisa fácil" (SANTOS, 2012, p.130).

<sup>9</sup> "Quando nasci [1928], o ônibus já se chamava 'marinete': 'você tomou a marinete?' Um ônibus, qualquer ônibus, não se chamava ônibus, se chamava marinete. O povo batizou o ônibus de marinete" (MAGNAVITA, 2014 *apud* JACQUES, 2014, p.89). Teixeira (2010) conta que, em 1913, a chegada de uma das primeiras remessas de ônibus na cidade, de características modernas para época, coincidiu com a passagem do poeta italiano futurista Filippo Marinetti por Salvador, e "assim, a criatividade popular relacionou os dois eventos: a chegada do artista e dos ônibus, e batizou os veículos com o sobrenome do poeta" (TEIXEIRA, 2010, p.147).

Num panorama mais amplo, outras questões políticas e comerciais também poderiam estar relacionadas a essa preferência. Renato Costa aponta que a grande visibilidade desse tipo de construção rodoviária, perante a população, corresponderia melhor aos interesses políticos brasileiros da época. O historiador Cid Teixeira também ressalta aspectos como o baixo custo de instalação das rodovias, em comparação com o transporte ferroviário, e também a maior mobilidade e flexibilidade que o automóvel possuía, tanto com relação ao transporte sobre trilhos, quanto ao transporte marítimo, e sua dependência de boas condições climáticas e fluviais. Nesse sentido, é importante ressaltar a íntima relação de Salvador até então, cidade litorânea localizada numa baía, com este último modal, e sua inserção nas dinâmicas do Recôncavo Baiano. Milton Santos destaca a relevância do porto da cidade desde sua fundação colonial, na Cidade Baixa, que sempre fora responsável, historicamente, pela maior parte do abastecimento local<sup>10</sup>, condição que foi ameaçada pelo comércio empreendido pelos transportes viários, que se tornavam cada vez mais presentes nas dinâmicas de Salvador<sup>11</sup>.

Retomando o cenário de insatisfações na capital baiana, é preciso destacar que o ano de 1935 foi decisivo para o desencadeamento de um processo de intensas transformações e novas abordagens na cidade. Nesse sentido, como dissemos, a criação da Comissão Central do Plano da Cidade do Salvador, lançada pela administração municipal, e a I Semana de Urbanismo, ao final do mesmo ano, são fundamentais para se entender as mudanças em curso. Mais do que entrar em pormenores e especificidades de cada uma delas, nos interessa perceber que, neste período, a questão urbana estava sendo colocada em pauta e amplamente debatida na capital baiana, de maneira formalizada, com a participação e atuação de diversos setores da sociedade e inspirando iniciativas oficiais a seu respeito.

A Comissão foi designada pelo Prefeito José Americano da Costa, "no uso das atribuições que lhe são próprias, para o fim de estudar a elaboração do

---

<sup>10</sup> O geógrafo ainda ressalta a importância do comércio marítimo através da Baía de Todos-os-Santos para Salvador, realizado sobretudo pelos saveiros e atrelado às necessidades da vida cotidiana da cidade, com a vinda de diversos itens provenientes da região do Recôncavo Baiano, numa cidade "praticamente sem periferia rural imediata" (SANTOS, 2012, p.73).

<sup>11</sup> O incremento das rodovias pelo país, sobretudo nas décadas de 1960 e 1970, trabalhado no capítulo 1, CAETANAVE, é fundamental para pensar o decaimento das relações comerciais, por via marítima, na Baía de Todos os Santos. A própria Rio-Bahia teve seu asfaltamento finalizado em 1963.

plano de urbanização desta Cidade"<sup>12</sup> e era composta por membros variados, com a participação dos setores públicos estaduais e municipais, e de entidades empresariais, profissionais e associações de classe<sup>13</sup>, numa tentativa de abarcar distintos interesses e setores da sociedade. Foram montadas 15 subcomissões de trabalho<sup>14</sup> para discutir um amplo arco temático, com questões relativas a tráfego, patrimônio, zoneamento, saúde pública, finanças, dentre outros temas que cotejavam o cenário de necessidades e problemáticas urbanas de Salvador, para então pensar em possíveis melhorias e intervenções. As dificuldades encontradas pelo grupo foram muitas, começando por sua própria configuração plural e multifacetada, seguida pela falta de apoio administrativo e a quase inexistência de informações sistematizadas sobre a cidade, que dificultavam o trabalho a ser desenvolvido.

A I Semana de Urbanismo, realizada em outubro do mesmo ano, "pode ser considerada como o ápice do trabalho da Comissão Central do Plano da Cidade do Salvador" (FERNANDES, 2014, p.39) e procurou tornar públicas as discussões e trabalhos desenvolvidos pela Comissão, ao longo dos meses anteriores. O encontro contou com a participação de uma série de órgãos, instituições e empresas, de diferentes setores, que poderiam contribuir para a elaboração de um plano de atuação urbana, a partir das principais temáticas e questões já mobilizadas pela Comissão anteriormente. Ao final da Semana, dentre as principais diretrizes apontadas pelo grupo estavam a necessidade de elaborar uma planta cadastral da cidade, para que, a partir de suas informações, fosse

---

<sup>12</sup> Acto no 04, 12/01/1935

<sup>13</sup> "Constituída por membros do poder público municipal e estadual, a comissão também agrega duas entidades empresariais (Associação Comercial da Bahia e Companhia Energia Elétrica da Bahia), duas entidades profissionais (Associação Baiana de Imprensa e Associação dos Engenheiros Civis da Bahia) e um clube de serviços (Rotary Club)" (FERNANDES, 2014, p.36-37).

<sup>14</sup> "I. Água, esgotos e limpeza urbana; II. Museus, arquivos, Bellas Artes, Civismo e Monumentos; III. Segurança Pública - Incêndios; IV. Viação aérea, terrestre, marítima e fluvial - Radio, telegrapho e telephone; V. Calçamentos, novas ruas e praças, construções civis, postos, tuneis, viaductos. Teatros e casas de diversões, mercados e feiras; VI. Parques e jardins, playgrounds, architectura urbana e paysagista, agricultura suburbana, cidades-jardins-villas proletárias e construções baratas-Praias, cultura Physica; VII. Funcionalismo público, legislação e administração municipais. Expropriações; VIII. Turismo, exposições, thermas e estações de cura; IX. Model City Charter - Zoning; X. Saúde Pública, instrução, gêneros alimentícios, hospitaes, assistência, eugenia, hygiene rural; XI. Produção e distribuição de energia eléctrica, centraes eléctricas, quedas d'água, industrias fabris e rurais; XII. Tráfego urbano; XIII. Recursos para organização do projecto e execução dos trabalhos; XIV. Finanças municipais e taxas de beneficio e fiscalização; XV. Propaganda por todos os meios da necessidade de remodelação. Applausos as boas iniciativas. Coordenação das suggestões públicas" (FERNANDES, 2014, p.37-38).

realizado um plano de atuação; e a criação de um Departamento de Urbanismo e de uma Caixa de Urbanização, para organizar e mobilizar o financiamento das obras.

Com o encerramento da I Semana de Urbanismo e do ano de 1935, é importante chamar atenção para três aspectos. O primeiro é o significativo amadurecimento de uma cultura urbanística em Salvador, mais formalizada, que já figurava em vários setores profissionais, sociais e institucionais, e que vai se fazer cada vez mais presente na cidade. O segundo é o caráter autoritário de intervenção e atuação urbana que já se delineava nas discussões, "na esteira dos princípios do pensamento autoritário, que uma técnica soberana e objetiva, portanto apolítica, possibilitaria a gestão competente e eficaz dos negócios relativos ao crescimento ordenado da cidade" (FERNANDES, 2014, p.43). O terceiro diz respeito a mudanças nas referências de intervenção empreendidas em Salvador, sobre as quais Eloísa Pinheiro coloca que "se nos anos 10, Seabra continua um adepto dos modelos franceses e de um 'urbanismo demolidor', a Semana de Urbanismo de 1935 introduz as teorias da Escola de Chicago<sup>15</sup>, e o urbanismo norte-americano começa a ter um forte peso entre nós" (PINHEIRO, 2011, p.266). Essas questões irão germinar ao longo dos anos seguintes em muitos dos ideais e práticas adotados na capital baiana, sobretudo a partir da atuação do EPUCS.

Quase sete anos se passaram entre o final da I Semana de Urbanismo e o início da empreitada que, de fato, iniciaria os trabalhos para a elaboração e execução de um plano urbanístico para Salvador. Após uma série de discussões, propostas e engendramentos políticos e institucionais<sup>16</sup>, em 1942, foi criado o Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade de Salvador (EPUCS), com intuito de elaborar

---

<sup>15</sup> "O pensamento da chamada Escola de Chicago teve larga influência nas pesquisas acadêmicas voltadas para as questões urbanas desde a virada do século XX até pelo menos o fim dos anos 1950, extrapolando os limites de seu país de origem para alcançar desdobramentos e seguidores ao redor de todo o mundo [...] Ao fazerem da cidade em que viviam seu principal laboratório de estudos, esses cientistas sociais se valiam de métodos etnográficos para analisar as relações sociais e, por meio de exaustivas pesquisas qualitativas e de um rigoroso trabalho com os dados levantados, tinham a pretensão de compreender por ângulos variados o fenômeno urbano que lhes saltava aos olhos, definindo a partir dali uma agenda de pesquisa" (CASTRO, 2021, p.251-252). Para maiores detalhes sobre a Escola de Chicago, inclusive em seus reflexos na América Latina, ver Ana Claudia Castro (2013), capítulo 3: "Da comunidade à metrópole: um debate na América Latina".

<sup>16</sup> Em seu texto "A contratação de um plano de urbanismo para a cidade do Salvador - EPUCS: contexto, personagens, conexões" (FERNANDES, 2014), a professora Ana Fernandes traz uma narrativa detalhada sobre muitos pormenores do período que antecede a criação oficial do EPUCS, inclusive no que diz respeito às articulações políticas e arranjos institucionais mobilizados para que, em 1942, a proposta do engenheiro Mário Leal Ferreira fosse aceita e posta em prática, em Salvador.

um plano diretor para a cidade. Segundo Ana Fernandes, o EPUCS é até hoje lembrado "como a mais importante experiência soteropolitana do século XX no campo do urbanismo, marcando o cenário local e o panorama nacional em termos de seu método e abrangência das teorias, concepções e desenho de cidade ali desenvolvidos" (FERNANDES, 2014, p.82). A proposta de atuação escolhida<sup>17</sup> havia sido elaborada pelo engenheiro civil Mário Leal Ferreira<sup>18</sup>, que desde o início da década de 1940 já vinha participando de alguns trabalhos na capital baiana, como a construção do estádio da Fonte Nova e a ampliação dos serviços de água e esgoto; e em novembro de 1942, assinou seu contrato com a Prefeitura Municipal de Salvador para a elaboração de seu plano de urbanismo.

Não pode haver dúvida de que o urbanismo é um problema social instantâneo e só pode ser resolvido com a utilização de elementos cooperantes, representativos de todos os setores da sabedoria humana, postos a serviço da causa comum e ungidos da maior humildade e modéstia (FERREIRA, Mário, 1942, *apud* FERNANDES, 2016).

Desde sua proposta inicial enviada ao então Prefeito de Salvador, "Urbanismo como Estudo do Processo Evolutivo das Cidades e Projeto da Sua Adequada Estrutura", Mário Leal Ferreira já sinalizava algumas das características de suas propostas, pautadas numa concepção da cidade enquanto resultado da interação de diversos fatores, "muito distante da utopia *lecorbusiana* e sua visão simplificada e pouco abrangente do que era a cidade-ideal, no geral reduzida a habitar, trabalhar, recrear e circular, como elementos estruturantes do processo" (SAMPAIO, 1999, p.198). É notável a aproximação entre as ideias do engenheiro baiano e outras elaborações teóricas mais amplas, que circulavam no campo do urbanismo naquele momento. Podem ser citados o planejamento urbano desenvolvido pelo escocês Patrick Geddes, sobretudo em seus aspectos teórico-metodológicos, ao entender a cidade enquanto um organismo vivo e em evolução,

---

<sup>17</sup> Vale ressaltar que, um ano antes da proposta enviada por Mário Leal Ferreira, estava em curso uma negociação entre Gustavo Maia, engenheiro responsável pela Diretoria de Urbanismo e Cadastro da Prefeitura (DUCP) de Salvador, e o escritório carioca Coimbra Bueno, que chegou a encaminhar uma proposta intitulada "Sugestão para Estudo do Plano de Urbanização da Cidade do Salvador", e contava com a participação do próprio Alfred Agache (FERNANDES, 2014).

<sup>18</sup> "Mário Leal Ferreira, nascido em Santo Amaro, era engenheiro geógrafo pela Escola Politécnica da Bahia e engenheiro civil pela Escola Nacional de Engenharia do Rio de Janeiro. Especializou-se em engenharia sanitária em Harvard, nos Estados Unidos, e foi bolsista da Rockefeller Foundation entre 1930 e 1932. Foi Professor Livre Docente da cadeira de "Higiene, saneamento e urbanismo" da Escola Nacional de Engenharia e lecionou a disciplina "higiene da habitação" na Escola Nacional de Belas Artes. Exerceu diversos cargos públicos nos Estados do Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e São Paulo, sempre em áreas afins à engenharia sanitária" (ANDRADE, 2013, p.26).

como no *Town Planning*<sup>19</sup>; as Cidades-Jardins criadas por Ebenezer Howard<sup>20</sup>; e nas elaborações da Escola de Chicago, em seu pensamento marcadamente sociológico e em suas concepções organizacionais de zoneamento (SAMPAIO, 1999).

Ferreira assumia uma visão do urbanismo enquanto ciência multifatorial, acreditando na necessidade do estabelecimento de um equilíbrio tanto na sociedade quanto na cidade, esta que deveria ser preparada para dar conta de um conjunto de questões sociais<sup>21</sup>. Foi a partir do EPUCS que Salvador passou a ser vista na sua totalidade, apreendida e estudada em muitos aspectos, reunindo informações sobre suas condições topográficas, climáticas, geográficas, demográficas e habitacionais; e pensada a partir de diversos elementos como zoneamento, saneamento, habitação e circulação que, em suas complexidades, buscavam organizar e ordenar a cidade em suas mais variadas instâncias.

O trabalho do EPUCS foi extenso e tratou sobre inúmeras questões de Salvador, com estudos e propostas das mais variadas escalas e temas. Funcionando até 1947, o órgão desenvolveu uma série de planos urbanos para a cidade e, mesmo que muitos dos projetos idealizados à época não tenham sido postos em prática, subsidiaram a introdução de ideais e pensamentos modernos em Salvador, sobretudo no campo da arquitetura e do urbanismo. Entendendo que uma abordagem mais profunda sobre as atividades do Escritório em si, ao longo da década de 1940, demandaria um outro trabalho, no que concerne

---

<sup>19</sup> "Patrick Geddes, considerado e reconhecido ainda em vida como um dos "pais fundadores" do town planning - aqui traduzido como urbanismo - e, no Reino Unido, sobretudo após sua morte, tido como um "pioneiro" da sociologia e da geografia, da geografia regional e cultural, mas também da ecologia humana, urbana, e até mesmo dos estudos urbanos de gênero [...] Geddes também foi tido como o "inventor" do planejamento regional, do biorregionalismo e da chamada educação ambiental. Apesar de não usar o termo, ele propunha para os bairros, desde o século XIX, jardins comunitários e hortas autogeridas. Criou uma série de termos relacionados ao estudo da região até hoje utilizados no campo do urbanismo e do planejamento urbano, como "conurbação" ou "megalópole" (JACQUES, 2020, p.58-59)

<sup>20</sup> "E. Howard foi o criador das cidades-jardins. Militante desde 1879 no movimento socialista inglês, autodidata [...] O êxito imediato e considerável de sua obra levou, com efeito, E. Howard a fundar, em 1899, a Associação das *Garden-Cities*; a partir de 1903, ela pode adquirir, em Letchworth, o primeiro terreno onde construir. E. Howard confiou aos arquitetos Parker e Unwin o projeto de Letchworth, e a Louis de Soissons o de Welwyn (1919). Estas duas cidades converteram-se depois em modelos na Europa e nos Estados Unidos [...] Depois da Segunda Guerra Mundial, elas ainda serviram de protótipo para a construção de cidades novas na Grã-Bretanha. Sentimos uma certa ressonância progressista em Howard. Entretanto, ele sempre subordinou a preocupação com a higiene e o progresso ao ideal de pequenas comunidades limitadas no espaço e dotadas de um espírito comunitário" (CHOAY, 2018, p.219-220).

<sup>21</sup> Como apontado por Ana Fernandes, é notável a aproximação de Mário Leal Ferreira com questões da sociologia, ressaltando também sua experiência e formação nos Estados Unidos.

à essa dissertação, nos interessa discutir, mais especificamente, dois de seus eixos principais: a elaboração de um plano concêntrico, a partir do Centro da cidade; e seus estudos e propostas para a circulação urbana e o sistema viário de Salvador. O trabalho do EPUCS sobre a circulação e o seu entendimento e estudo sobre o Centro são fundamentais para apreender a relação entre o carnaval soteropolitano e seu espaço urbano, e também para abordar a invenção da FOBICA, criada na década seguinte às atividades do Escritório, inserida nesse contexto.

Com Mário Leal Ferreira na liderança como coordenador das atividades, o EPUCS possuía uma equipe multidisciplinar - além de engenheiros, participaram arquitetos, advogados, médicos, botânicos, historiadores, topógrafos e fotógrafos. Nivaldo Andrade também chama a atenção para a infraestrutura do Escritório, que contava com equipamentos de ponta e tecnologias avançadas para a época. E se a topografia acidentada de Salvador, historicamente, apresentou-se enquanto um problema de complexa solução urbana, sobretudo no que diz respeito à sua circulação, para o engenheiro "a topografia tumultuária da região se apresentava-se como uma dádiva da natureza, oferecendo as mais simples soluções para os problemas da cidade" (FERREIRA, s/d apud FERNANDES, 2016)". A partir dessa sensível aproximação, que não costumava ser a abordagem mais adotada em outros planos urbanos elaborados no mesmo período, sob a noção de tábula rasa; e dos estudos e análises iniciais sobre o sítio, a cidade foi atravessada e pensada a partir de três figuras: pirâmide, leque e trevo.

A figura da pirâmide ajuda a compreender os caminhos das águas na cidade, e daí derivam imediatamente os princípios de resolução das questões relativas à drenagem, ao abastecimento e ao esgotamento sanitário. O leque é uma abstração da riqueza dos vales existentes e da potencialidade, por eles colocada, de associar saneamento e vias de circulação, como uma já relativa tradição de estudos e experiências no campo do urbanismo indicava. O trevo descreve os recortes ondeantes do relevo e sua adequação para a conexão dos altiplanos com os centros cívicos propostos nas gargantas, seus centros de gravidade (FERNANDES, 2016, s/p).

Essas figuras irradiavam concentricamente, a partir do Centro da cidade, dimensão facilmente visível e observada nas plantas e desenhos das propostas do EPUCS. Segundo Ana Fernandes, esse esquema radiocêntrico estaria relacionado à leitura do meio físico e dos estudos mais amplos empreendidos pelo Escritório sobre a cidade, além de também se aproximar de outras referências urbanísticas que circulavam no cenário brasileiro naquele momento. E apesar



de prever em suas propostas uma expansão polinucleada da cidade, sobretudo em seus esquemas viários e de zoneamento, o Plano admitia e incorporava a centralidade forte existente em Salvador, reforçando sua relevância para a dinâmica urbana, e, deste modo, importantes equipamentos previstos pelo EPUCS como o Centro Cívico e a Base de Tráfego estavam localizados nessa região.

A partir do Centro também seguiam as principais linhas de transporte público e sistemas de avenidas soteropolitanas. A conexão entre a Cidade Alta e a Cidade Baixa, assim como a articulação entre os vales e cumeadas da cidade, foram condicionantes topográficas importantes para o desenvolvimento dos projetos. Os estudos e propostas de transporte contemplavam variados modais, como o ferrocarril, feito pelos bondes elétricos, o rodoviário, empreendido pelos ônibus e automóveis, e até mesmo o de pedestres, todos dispostos em complexos esquemas de integração e disposição sobre o território. O sistema viário era diferenciado em vias primárias, organizadas em cintas concêntricas e ligadas entre si, empreendidas pelos vales para receber o tráfego pesado; e secundárias, dispostas em circuitos fechados para a comunicação entre setores e bairros, através das cumeadas. O sistema das avenidas de vale tinha como objetivo

Proteger a Zona Residencial dos ruídos, poeiras, gases de combustão dos veículos e acidentes que as vias lateralmente edificadas ocasionam, assegurando, a essas mesmas vias o tratamento especial que lhes é imposto pelo tráfego expresso, isto é, rapidez, economia no desenvolvimento, resistência dos pisos ao desgaste por velocidades altas ou pesos excessivos, e precauções contra acidentes devidos a cruzamentos, curvas fechadas, etc. (SALVADOR, 1976, p. 98 *apud* ANDRADE, 2013, p.43).

A morte repentina e precoce de Mário Leal Ferreira, em 1947, mudou os rumos do EPUCS e impactou fundamentalmente o desenvolvimento de seus trabalhos. Sem a liderança e o prestígio do engenheiro coordenador do projeto, ele perdeu o apoio e a força política que desfrutava na Prefeitura de Salvador. Em 1948, o Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade de Salvador foi oficialmente extinto, sendo criada a Comissão do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador

(CPUCS)<sup>22</sup>, finalizada em 1958. Com a morte de Ferreira, Diógenes Rebouças<sup>23</sup>, conhecedor de todo o processo de elaboração dos estudos e do Plano, assumiu a coordenação dos trabalhos, imprimindo neles novos direcionamentos que, de certo modo, lhes afastavam de seus propósitos iniciais e numa nova abordagem, o projeto também passou a assumir uma série de encargos que não estavam previstos no escopo original do contrato, assinado entre Mário Leal Ferreira e a Prefeitura de Salvador (ANDRADE, 2013).

Dentre os inúmeros estudos e projetos elaborados pelo EPUCS, talvez nenhum tenha sido mais significativo e trazido mais repercussões para a cidade do que sua abordagem sobre o sistema viário, especialmente suas propostas para as avenidas de vale, "certamente, o aspecto mais conhecido do plano do EPUCS" (ANDRADE, 2013, p.29). Nivaldo Andrade também destaca que essa notoriedade se deve ao fato de que, nas décadas posteriores ao trabalho do Escritório, o poder público passou a considerar a implantação dessas avenidas como uma prioridade, executando uma série de obras nesse sentido<sup>24</sup>. A primeira delas, a Avenida Centenário, começou a ser construída ainda no final da década de 1940, como comemoração do 4º centenário de Salvador, em 1949, a partir de um

---

<sup>22</sup> Sobre a diferenciação entre a CPUCS e o EPUCS, segundo Nivaldo Andrade "Oficialmente, o EPUCS encerrou suas atividades logo após o falecimento de Mario Leal Ferreira e, a partir do decreto assinado pelo Prefeito Wanderley Pinho em 29 de janeiro de 1948, foi criada a Comissão do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador (CPUCS) para dar continuidade às ações iniciadas pelo EPUCS. Entretanto, a imprensa local e mesmo os relatórios do Prefeito Wanderley Pinho continuaram a se referir ao EPUCS - e jamais à CPUCS - nas matérias publicadas pelos cinco anos que se seguiram à sua extinção; mesmo hoje, passados mais de 60 anos da mudança, todos os ex colaboradores do EPUCS que entrevistamos - inclusive aqueles que ingressaram na estrutura após 1947 - jamais se referem à CPUCS e usam sempre a sigla EPUCS" (ANDRADE, 2013, p.28).

<sup>23</sup> "Diógenes de Almeida Rebouças nasceu em 1914 em uma fazenda no município baiano de Amargosa e, aos quatro anos, se transferiu com a família para Itabuna, na região cacauífera do estado, onde os pais possuíam propriedades rurais. Aos 16 anos matriculou-se no curso de Engenharia Agrônoma da Escola Agrícola da Bahia, em São Bento das Lajes, município de São Francisco do Conde, próximo a Salvador. Concluído o curso em 1933, retorna a Itabuna, onde começa a trabalhar como topógrafo para a Prefeitura, ao mesmo tempo em que ajuda a administrar as fazendas de cacau da família. Através dos contatos sociais da família e dos engenheiros que conheceu como topógrafo em Itabuna, passa a fazer projetos de arquitetura, se tornando um dos mais produtivos projetistas da cidade nos anos 30. Em 1936, Diógenes Rebouças transfere-se para Salvador, onde havia iniciado cinco anos antes os cursos de arquitetura e pintura na Escola de Belas-Artes da Bahia, que, contudo, pouco frequentava. Em 1937, diploma-se com o título de Professor de Desenho e Pintura. Rebouças só receberia o título de arquiteto em 1952, quando já era o mais importante arquiteto baiano há anos" (ANDRADE, 2013, p.27).

<sup>24</sup> É importante retomar a discussão rodoviária de Salvador do capítulo 1, CAETANAVE, onde há o maior desenvolvimento dessas "avenidas de vale", numa outra conotação das proposições originais, que fizeram parte essencial no processo de expansão da cidade nas décadas de 1960 e 1970.

traçado desenhado por Diógenes Rebouças. Heliodório Sampaio ressalta que, de todas as avenidas construídas posteriormente, essa foi a única que realmente se aproximou às concepções e ideais originais do EPUCS<sup>25</sup>.

A obra foi amplamente divulgada e comemorada à época, por uma série de setores da sociedade. O Prefeito de Salvador Wanderley Pinho, em relatório de 1950, compara a construção da Avenida Centenário a outras duas obras viárias anteriores e emblemáticas da cidade, a Ladeira da Montanha, importante via de ligação entre a Cidade Baixa e a Cidade Alta, e a Avenida Sete de Setembro, conectando a Praça Castro Alves ao Farol da Barra. No entanto, se as outras duas haviam sido empreendidas em processos de melhorias e alargamentos de vias já existentes, o Prefeito comemorava que a Avenida Centenário seria “não uma recomposição ou um melhoramento, mas uma criação, alguma coisa [*sic*] totalmente nova” (SALVADOR, 1950, p. 46-47 *apud* ANDRADE, 2013, p.45). Um mês após o início das obras, o jornal A Tarde publicou uma matéria com detalhes sobre a nova avenida, anunciando que “vai ser maior que a Avenida Paulista, em S. Paulo, e a Afonso Pena, em Belo Horizonte. Ficarà com uma extensão de 4.800 metros, e uma largura variável entre 28 a 52 metros, terminando no bairro da Barra” (LIGANDO BAIROS..., 1949, p. 2 *apud* ANDRADE, 2013, p.45). Sobre os desdobramentos finais e a prevalência do aspecto rodoviarista do EPUCS nas décadas seguintes, Heliodório Sampaio relata que

O caráter enfitêutico da posse e uso da terra, por um lado, e a crescente debilidade do governo municipal no enfrentamento da questão, bem como sua incapacidade de obter os investimentos necessários à infra-estruturação preconizada por Mário Leal e sua equipe (redes de água, esgotos sanitários, vias primárias e secundárias, educação, saúde, habitação, áreas verdes e recreação, etc.) acabam ‘congelando’ as grandes diretrizes do Plano na sua dimensão social, reduzindo-o, nos anos seguintes, às questões viárias, dando suporte ao rodoviarismo (SAMPAIO, 1999, p. 105).

E após essa série de acontecimentos, sobretudo a criação e atuação do EPUCS, é possível notar a afirmação de um planejamento urbano, em Salvador, pautado em estudos e planos de zoneamento e expansão da cidade derivados de toda uma corrente do urbanismo moderno que privilegiava justamente a dimensão da circulação. É significativa a presença de inúmeras avenidas nesses projetos, sobretudo as avenidas de vale, pensadas de acordo com a topografia acidentada

---

<sup>25</sup> "A única via de vale implementada, que de fato espelha a concepção do EPUCS, corresponde ao trecho da Av. Centenário, entre o túnel e o Chame-Chame. As demais [...], não tiveram projetos executivos dentro dos princípios e parâmetros do plano" (SAMPAIO, 1999, p. 217).

soteropolitana, de vales e cumeadas, e relacionadas aos rápidos deslocamentos e circulação da cidade, especialmente na escala e para a fluidez do automóvel. Também é importante salientar que esse modelo de intervenção estava associado a uma atuação autoritária no território, em tentativas de ordenamento do espaço urbano em suas mais variadas instâncias. Apesar de, em seus estudos e planejamentos, o EPUCS ter tido uma abordagem sensível a algumas questões específicas sócio-geográficas soteropolitanas, seus desdobramentos deixaram marcas profundas na cidade, sobretudo no que diz respeito à exacerbação e hegemonia do automóvel e do transporte rodoviário na capital baiana. As linhas de bonde deixam de circular na cidade em 1961, mesmo ano em que é inaugurada sua primeira estação rodoviária.

A FOBICA, de 1951, se insere nesse panorama de acontecimentos que ocorriam em Salvador, sobretudo no que diz respeito às suas transformações viárias e à afirmação do automóvel no cenário da cidade. Segundo Fred Góes, é nesse momento que "o carnaval da Bahia toma outro rumo, com o surgimento da fobica na rua Chile [...] Inicia-se, então, um carnaval moderno, o que Moraes Moreira chamou de 'o mais novo carnaval do Brasil'" (GÓES, 1982, p.21). A modificação técnica, estética e sonora de um veículo *Ford*, tal como empreendida pela dupla de amigos Dodô e Osmar, é um ponto de inflexão crucial para entender o carnaval soteropolitano e sua relação com a cidade, sobretudo com o espaço da rua, que será profundamente alterada por essa criação e seus desdobramentos. A instauração de um novo carnaval, um carnaval *moderno*, será doravante marcada por um elemento-símbolo da modernidade e da tecnologia nas cidades naquele período: o automóvel. Essa nova configuração festiva, instaurada pela FOBICA nas ruas do Centro de Salvador, subverte e reelabora uma série de ordenações e parâmetros estabelecidos - automobilísticos, viários, urbanos e carnavalescos - até aquele momento na capital baiana.

Uma vez que a presença de automóveis pelas ruas já fazia parte das comemorações carnavalescas pelo menos desde o início do século XX, em outras modalidades como os préstitos e o CORSO, para entender as transformações *trielétricas* e suas diferenciações é fundamental entender que, de certo modo, a prática anterior desses veículos durante a festa costumava basear-se num esquema de desfile, com uma série de regras e privilégios que não deixavam de assemelhar-se, de um lado, aos cortejos militares ou religiosos e, de outro, ao tráfego viário comum. E assim como existiam as legislações de trânsito cotidianas, a circulação de automóveis durante o carnaval não era uma exceção, possuindo suas regras

próprias estabelecidas pelo poder público. Em uma notícia do jornal Estado da Bahia, intitulada "O serviço de vehiculos nos dias do Carnaval: instruções do Departamento de Trânsito", de 1946, lemos as diretrizes determinadas pelo Departamento para os dias de festa, que abarcavam uma série de modais de transporte. Mas se para o tráfego dos bondes, caminhões e "auto omnibus" existiam restrições mais severas de horários e percursos, os automóveis gozavam de maior liberdade de circulação e protagonismo, também durante o carnaval.

Os bondes farão o itinerário costumeiro apenas até às 14 e 30 horas [...] Os auto omnibus circulam sob as mesmas condições dos bondes quanto ao trajecto e retorno, não lhes sendo permitido tomar parte no Corso a não ser com caracter de vehiculo a serviço especial [...] Só será permitida a circulação de caminhões, conduzindo pessoas, quando tiverem sido previamente submetidos a exame especial pelo Departamento e os conductores exhibam as respectivas licenças especiaes [...] Automóveis particulares ou de aluguel e motocicletas: Trafegam livremente, obedecendo estrictamente o sentido de mão, entrada e sahida do Corso, só podendo atravessá-lo ou cortá-lo na hypothese justificada de "Molestia grave ou soccorro médico". Os vehiculos que subirem a Ladeira da Barroquinha, seguirão até o Terreiro ou Praça Municipal; os que demandarem a Cidade Alta, pela Ladeira da Montanha terão que subir a Ladeira de São Bento, ingressando no Corso ou tomarão destino pela rua Carlos Gomes, Largo 2 de Julho, subindo no sentido de mão e prosseguindo no Corso pela Rua Horacio Cezar. [...] Todo vehiculo que sofrer "enguiço" ou desarranjo ou aquelle cujo passageiro queira saltar neste ou naquelle trecho deverá encostar imediatamente ao meio fio, de modo a não interromper o Corso e dar livre passagem aos demais.<sup>26</sup>

Apesar de, na teoria, os automóveis "trafegarem livremente" durante o carnaval, é possível observar que, também durante a festa, existia todo um esforço e aparato de ordenamento desse fluxo, seja na definição de seu trajeto e de seu sentido viário, de mão e contramão, ou na tentativa de garantir sua fluidez sem interrupções, ao anunciar que, perante qualquer incidente, a livre circulação dos veículos deveria ser preservada. Esses engendramentos carnavalescos não deixam de se aproximar de diretrizes comuns do contexto viário do cotidiano urbano, em suas configurações básicas de trânsito. Transtornos que pudessem vir a atrapalhar essa fluidez e organização deveriam ser banidos, e essa iniciativa poderia vir não somente a partir de determinações oficiais dos poderes públicos, mas também por parte de mobilizações da própria população, como é possível

---

<sup>26</sup> O serviço de vehiculos nos dias do Carnaval: instruções do Departamento de Trânsito. *Estado da Bahia*, Salvador, 27 de jan. 1946.

observar na notícia abaixo, de 1951.

Carnaval de camarote... As cadeiras já estão invadindo a Avenida<sup>27</sup>.

Os comerciantes da Avenida Sete enviaram um abaixo assinado ao prefeito municipal, solicitando fosse terminantemente proibida a colocação de cadeiras ao longo dos passeios daquela artéria [...] Alegaram que, não sendo mais a Avenida Sete uma artéria residencial, porém um centro comercial<sup>28</sup>, o velho costume de se assistir aos festejos carnavalescos de "camarote" causa embaraços e até incidentes. Amarradas umas às outras, em duas e três filas, as cadeiras, geralmente as piores que se tem num canto da casa, enchem o passeio, perturbando o trânsito de pedestres e prejudicando o curso, uma vez que obrigam a multidão andar pelo meio da rua.<sup>29</sup>

A fim de preservar o fluxo, tanto de pedestres quanto do curso de automóveis, os comerciantes da Avenida Sete de Setembro pediam a proibição das filas de cadeiras inoportunas ao longo dos passeios da via. É interessante observar o rechaço e a abordagem com relação à presença da plateia na rua, um espaço que, no imaginário urbano, parecia estar tão associado a outros tipos de atores e deslocamentos. A rua é posta como um local perigoso e inadequado à presença e circulação pedestre, tal como foi empreendida pela população da cidade inadvertidamente, devido ao empecilho causado pelas cadeiras nos passeios públicos. Desse modo, o grupo pedia a regularização da situação com a consequente proibição do "velho costume" por parte do Prefeito municipal, para que não mais causasse transtornos durante a festa.

Os comerciantes da Avenida Sete de Setembro certamente não imaginavam que, naquele mesmo carnaval, uma criação inusitada viria a subverter, reelaborar e enfatizar esse mesmo caráter de apropriação da rua por parte da multidão interessada em acompanhar o desfile do CORSO. Ao adentrar pelo meio do desfile em seu efeito arrasador, a FOBICA "acabou com o curso, desorganizando-o irremediavelmente" (SERRA, 2009, p.37), tensionando uma série de segregações e hierarquias vigentes na festa. Se, anteriormente, em

---

<sup>27</sup> É interessante, e até irônico, notar a perseguição popular ao "camarote" de cadeiras, na década de 1950, colocado como um velho costume embaraçoso que causava transtornos em sua presença no espaço da rua. O modelo atual e hegemônico do carnaval de Salvador é absolutamente dominado por esses elementos, que sufocam não somente seus espaços, mas também o próprio trio elétrico e a festa.

<sup>28</sup> A notícia também aponta para um outro aspecto importante da cidade, nesse momento, na ênfase dada à dimensão comercial da Avenida Sete de Setembro, em detrimento de seu antigo uso residencial.

<sup>29</sup> Carnaval de camarote... As cadeiras já estão invadindo a Avenida. *Jornal A Tarde*, 2 de fev. 1951

comemorações como o CORSO, a presença do público era cerceada e inibida do espaço da rua, em detrimento da livre circulação empreendida pelos veículos automotores, assemelhando-se ao cotidiano urbano; após a invenção do trio elétrico essa presença de corpos será não somente ativada como potencializada e elevada a um outro patamar. Em sua nova forma de "orientar" o carnaval, ele profanou (AGAMBEN, 2007) não somente uma série de ordenações do CORSO de automóveis, mas também da festa e da cidade em si, até aquele momento.

A FOBICA transformou, fundamentalmente, o carnaval soteropolitano e a relação da festa com o espaço urbano, sobretudo no que diz respeito às ruas da cidade. Se Salvador vinha de um processo intenso de estudos, planejamentos e modificações, como os empreendidos pelo EPUCS, que buscavam uma maior organização e ordenamento da rua e da cidade, sobretudo no que diz respeito à ampliação e privilégio concedido ao tráfego viário; essas transformações passam a tensionar e a subverter uma série desses parâmetros e diretrizes, elaborando um outro modo de apropriação festiva e coletiva da rua durante o carnaval. Nesse sentido, a FOBICA desestabiliza ao mesmo tempo a ordem desejada para a cidade e para a festa, para o pedestre e o motorista, o transeunte e o folião, tanto quanto para o público e o privado, que buscava ser mantida através de diversos aparatos<sup>30</sup>, o que inclusive vai ocasionar, num momento posterior, a perseguição dos trios elétricos, devida à desorganização que causavam nesses espaços.<sup>31</sup>

Ao circular pelas ruas de Salvador, trazendo consigo um grupo de pessoas dançantes e fantasiadas, a FOBICA lançou um novo modo de curtir e de se

---

<sup>30</sup> A partir de uma notícia intitulada "Dispositivo policial garante a ordem", é possível vislumbrar a dimensão da mobilização pública em torno da festa, ainda na primeira década de criação do trio elétrico. "Pode-se afirmar que o bahiano assiste, esse ano o mais ordeiro Carnaval de todos os tempos. O dispositivo policial que conta com soldados da Polícia Militar, do Exército, Marinha e Aeronáutica, não merece qualquer restrição. Está pela sua unidade, garantindo à população ordem e tranquilidade durante os folguedos. Merece, portanto, aplausos gerais o policiamento que, sem excessos, mas com energia, está cumprindo muito bem a sua missão. [...] Sendo distribuídos pelas ruas da cidade 448 homens das Forças Armadas (Exército, Marinha e Aeronáutica), 1030 da Polícia Militar, 828 da Guarda Civil, 250 do Trânsito, 250 Investigadores, 57 Polícias femininas, 230 bombeiros, 500 guardas de estacionamento e 103 delegados, comissários e escrivães".

Dispositivo policial garante a ordem. *Jornal A Tarde*, 5 de mar. 1962

<sup>31</sup> É importante pontuar que além da perspectiva "ordeira" e de controle das manifestações na rua, algumas das medidas também buscava evitar a ocorrência de acidentes durante o carnaval. "O Posto do SAMDU do Barbalho atendeu, ontem, às 24 horas, 137 casos [...] Destes, uma anciã, não identificada pela reportagem, foi jogada ao chão e machucada pela multidão que acompanhava o 'trio elétrico', não sofrendo, entretanto, fratura ou ferimentos graves, ficando internada por algumas horas, para simples repouso"

Anciã foi jogada ao chão pela multidão de foliões. *Jornal A Tarde*, 5 de mar. 1962

apropriar desses espaços - originalmente pensados para os carros - durante o carnaval. Se existia, em Salvador, uma insatisfação com relação à sua dificuldade de tráfego e circulação viária, com a exigência de planos e projetos para novas infraestruturas urbanas que propiciassem o rápido deslocamento de veículos, a FOBICA promoveu a ocupação dessas vias por uma multidão de foliões. Num momento de grande adesão ao urbanismo rodoviarista na capital baiana, neste novo cenário, apesar de ainda manter um certo protagonismo, o veículo deixa de dominar soberana e exclusivamente o espaço da rua, para ativar sua apropriação pela população. Numa festa na qual se costuma comemorar uma determinada inversão de práticas, usos e valores (DA MATTA; BAKHTIN), é possível pensar no trio elétrico, em sua reelaboração, quase como uma resposta metafórica e criativa da cidade ao rodoviarismo, ao transformar um automóvel num grande potencializador e aglutinador de pessoas sobre as vias projetadas para os carros.

O trio elétrico, ao ativar a rua, lhe concede uma outra significância e importância dentro da festa. A rua modificou-se, ao ganhar um novo tipo de movimentação e apelo após a criação da FOBICA, onde "as ruas centrais, na realidade, só ganham alegria e calor quando os trios elétricos surgiam em marcha lenta"<sup>32</sup>, num outro entendimento de rua que difere do estabelecido pelos princípios do EPUCS. A potência *trielétrica* vai ser um chamariz para a presença e frequência das pessoas na rua, que passa a se destacar perante outros espaços e celebrações, como as festas sociais privadas nos clubes da cidade. Ele vai tornar-se, em alguma medida, um grande ativador e sinônimo de rua, devido à dinâmica diferenciada que instaurava nesses espaços em sua passagem, e sua presença passou a associar-se, cada vez mais, ao dito "carnaval de rua" em si. Ainda na década de 1950, outras manifestações serão tensionadas por essa nova forma de brincar, que parecia assumir, aos poucos, o protagonismo não somente da rua, mas também da própria festa.

Por mais que se procure animar os festejos carnavalescos relativos ao chamado Carnaval de rua, hoje ele caiu muito, sendo a base da expectativa do povo a espera dos grandes prêmios, grande na forma de dizer, porque desde 1949 que esses prêmios passaram a ser menos de uma sombra do que foi. Essa geração não teve a sorte de assistir um verdadeiro e grande desfile de arte e beleza [...] O carnaval de rua está sendo animado no momento em que passam os caminhões ou carros esparsos sapecando o frevo que obriga a gente pequena a acompanhá-los naquele ritmo incrível que conhecemos.

---

<sup>32</sup> Povo Aplaudiu e Dançou com Trios Elétricos. *Jornal da Bahia*, Salvador, 04 de mar. 1955



E não fora esses trios elétricos, conjuntos musicais nesses carros enfeitados adeus carnaval de rua.<sup>33</sup>

É interessante observar, através da notícia de jornal, de 1955, a construção elaborada em torno do "carnaval de rua" de Salvador, a partir do ano de 1949. Por um lado, o texto destaca, com pesar, a diminuição das pompas dos desfiles dos préstitos, relacionados à arte e beleza da festa, o que estaria ocasionando um "caimento" do carnaval de rua da cidade. Por outro lado, a notícia também reconhece uma outra manifestação que vem animando e tomando conta desse espaço, proporcionada pelos caminhões que passam "sapecando o frevo, naquele ritmo incrível". A constatação do encolhimento de uma expressão carnavalesca vem diretamente relacionada ao surgimento de outra, inventada, coincidentemente ou não, dois anos depois da data derradeira referenciada pela notícia, e que parece já dominar as ruas da cidade, durante a festa. Nesse cenário, um automóvel torna-se não somente um símbolo da festa na rua, mas representa toda uma manifestação mais ampla de ocupação e apropriação dessas vias, pela população.

Nesse sentido, é preciso chamar a atenção para outros aspectos que complexificam a leitura e o entendimento sobre essa figura, para além de sua dimensão "desorganizadora", criativa e do maior caráter participativo popular, como provocado e reelaborado por ela no espaço da rua. Se, por um lado, o trio elétrico foi responsável por uma reorganização fundamental do carnaval soteropolitano, em todas as suas bases, proporcionando uma nova forma de se apropriar da rua, que tensionou uma série de arranjos de Salvador e de seus carnavais anteriores; por outro lado, é preciso reconhecer tanto que ele silenciou outras expressões, quanto, desde a sua primeira aparição, associou-se, de forma a tornar-se hegemônico, a certas modalidades e espaços do carnaval que já eram hegemônicos por si sós na festa e na cidade. De outro modo, também é importante destacar que, assim como o automóvel nos contextos e fazeres da cidade, o trio elétrico se estabeleceu enquanto soberano no carnaval de Salvador, tensionando todo um formato anterior de festa.

Sua inserção no CORSO de automóveis denuncia, necessariamente, sua aproximação a essa modalidade, praticada pelas classes sociais mais abastadas e embranquecidas da cidade. E se Ordep Serra coloca que, sobre o trajeto do trio elétrico, "seu palco é aberto, transparente ao entorno variável: o cenário

---

<sup>33</sup> O Ponto Alto do Carnaval. *Jornal A Tarde*, 1 de mar. 1957.

do trio são as ruas por onde ele transita. Palco sem cortinas" (SERRA, 2009, p.39), é preciso destacar a existência dessas fronteiras e limiares, ao marcá-lo e estabelece-lo num determinado contexto específico, tanto da cidade quanto do carnaval. É inegável a transformação disparada pelo trio elétrico com relação às ruas de Salvador, sobretudo no que diz respeito à sua apropriação; no entanto, também é necessário iluminar que ruas eram essas, nesse momento. O percurso da FOBICA, invadindo o CORSO de automóveis ao subir a Ladeira da Montanha e contornar a Praça Castro Alves, em direção à Rua Chile, posiciona essa figura nas ruas principais do Centro da cidade, que costumava ser palco das principais atividades urbanas e também das comemorações hegemônicas do carnaval. Outras expressões, criadas no mesmo período em outros locais e por outros atores, nunca alcançaram o mesmo sucesso e até quase desapareceram perante a magnitude e poderio do trio elétrico.

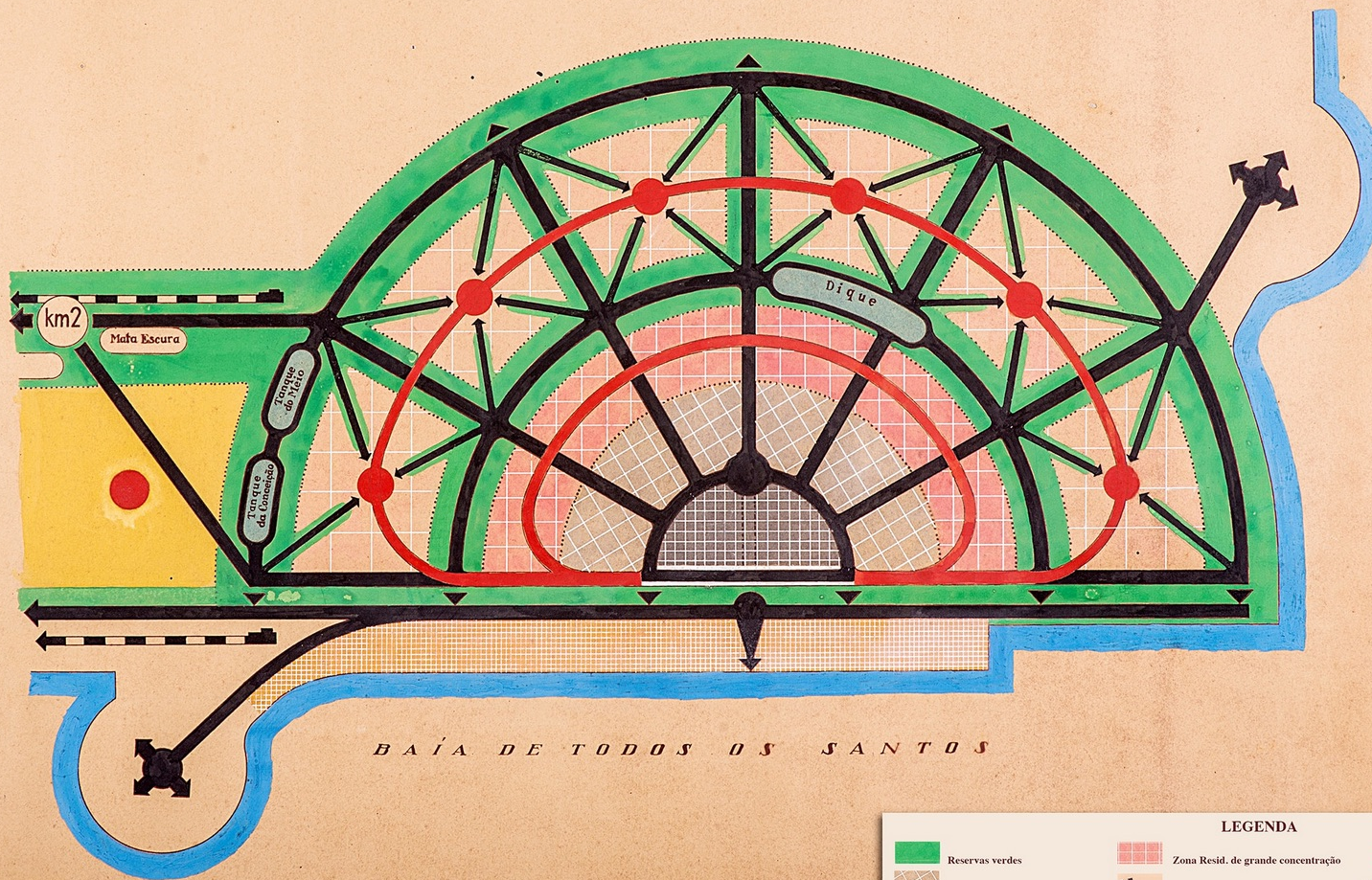
Assim, se por um lado a FOBICA subverteu e reelaborou uma série de ditames e parâmetros hegemônicos estabelecidos na cidade e no carnaval, lançando novas possibilidades de apropriação do espaço da rua e de manifestação popular, que tensionaram um determinado modelo de urbanismo e planejamento tal qual elaborado pelo EPUCS; por outro lado é inegável sua relação íntima com certos territórios e comemorações empreendidas pelas classes sociais mais abastadas, ao inserir-se no CORSO de automóveis, no Centro da cidade de Salvador. Esse mesmo Centro, nas próximas décadas, viria a perder importância na dinâmica urbana soteropolitana e ganhar contornos patrimoniais e turísticos cada vez mais relacionados ao conjunto colonial e ao carnaval da cidade. A partir de 1951, após a criação da FOBICA, cidade e festa não mais seriam as mesmas, perante as transformações *trielétricas* elaboradas pela dupla de amigos baianos Dodô e Osmar.

\*\*\*

# EPUCS










## CIDADE DO SALVADOR

### GRAFICO



LEGENDA					
	Reservas verdes		Zona Resid. de grande concentração		Centro Cívico
	Zona de Transição		Zona Residencial Satélite		Circuitos de Vale - Concêntricos
	Zona Administrativa		Zona Comercial e Portuária		Circuitos Comerciais
	Zona Residencial		Zona Industrial		Radiais

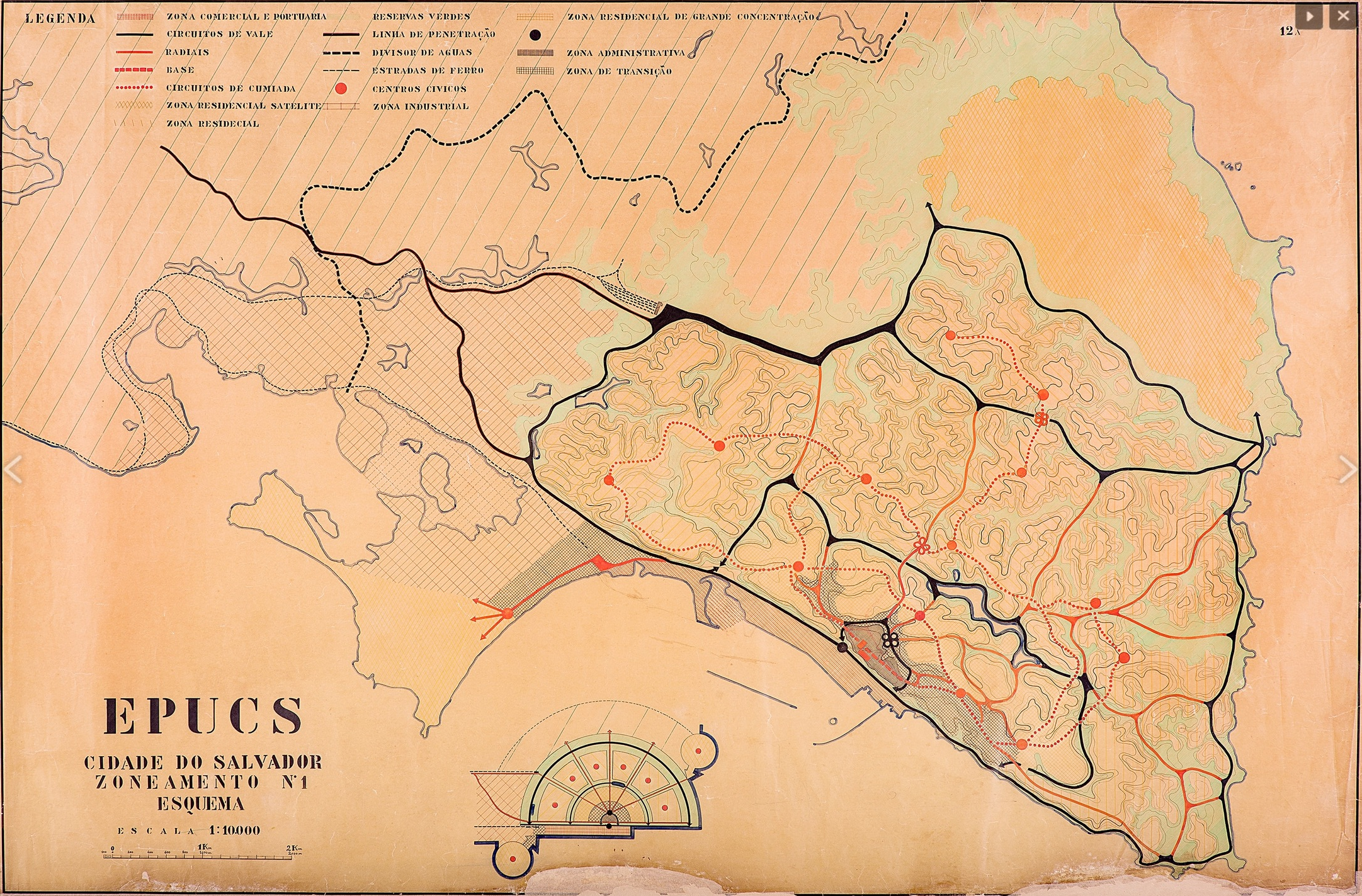
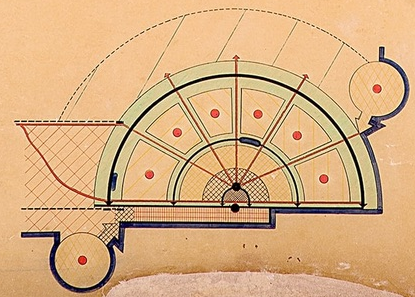
**LEGENDA**

- |   |   |   |
|---|---|---|
|  ZONA COMERCIAL E PORTUARIA  |  RESERVAS VERDES     |  ZONA RESIDENCIAL DE GRANDE CONCENTRAÇÃO |
|  CIRCUITOS DE VALE           |  LINHA DE PENETRAÇÃO |  ZONA ADMINISTRATIVA                     |
|  RADIAIS                    |  DIVISOR DE AGUAS   |  ZONA DE TRANSIÇÃO                      |
|  BASE                      |  ESTRADAS DE FERRO |  ZONA INDUSTRIAL                       |
|  CIRCUITOS DE CUMIADA      |  CENTROS CÍVICOS   |   |
|  ZONA RESIDENCIAL SATELITE |  ZONA INDUSTRIAL   |   |
|  ZONA RESIDENCIAL          |   |   |

# EPUCS

CIDADE DO SALVADOR  
ZONEAMENTO N°1  
ESQUEMA

ESCALA 1:10000



# LEGENDA

- VIAS DE COMUNICAÇÃO DE CUMIADAS
- VIAS DE COMUNICAÇÃO RESIDENCIAIS
- ESTRUTURA VIARIA DE COMUNICAÇÃO NOS VALES
- CENTRO CIVICO



# EPUCS

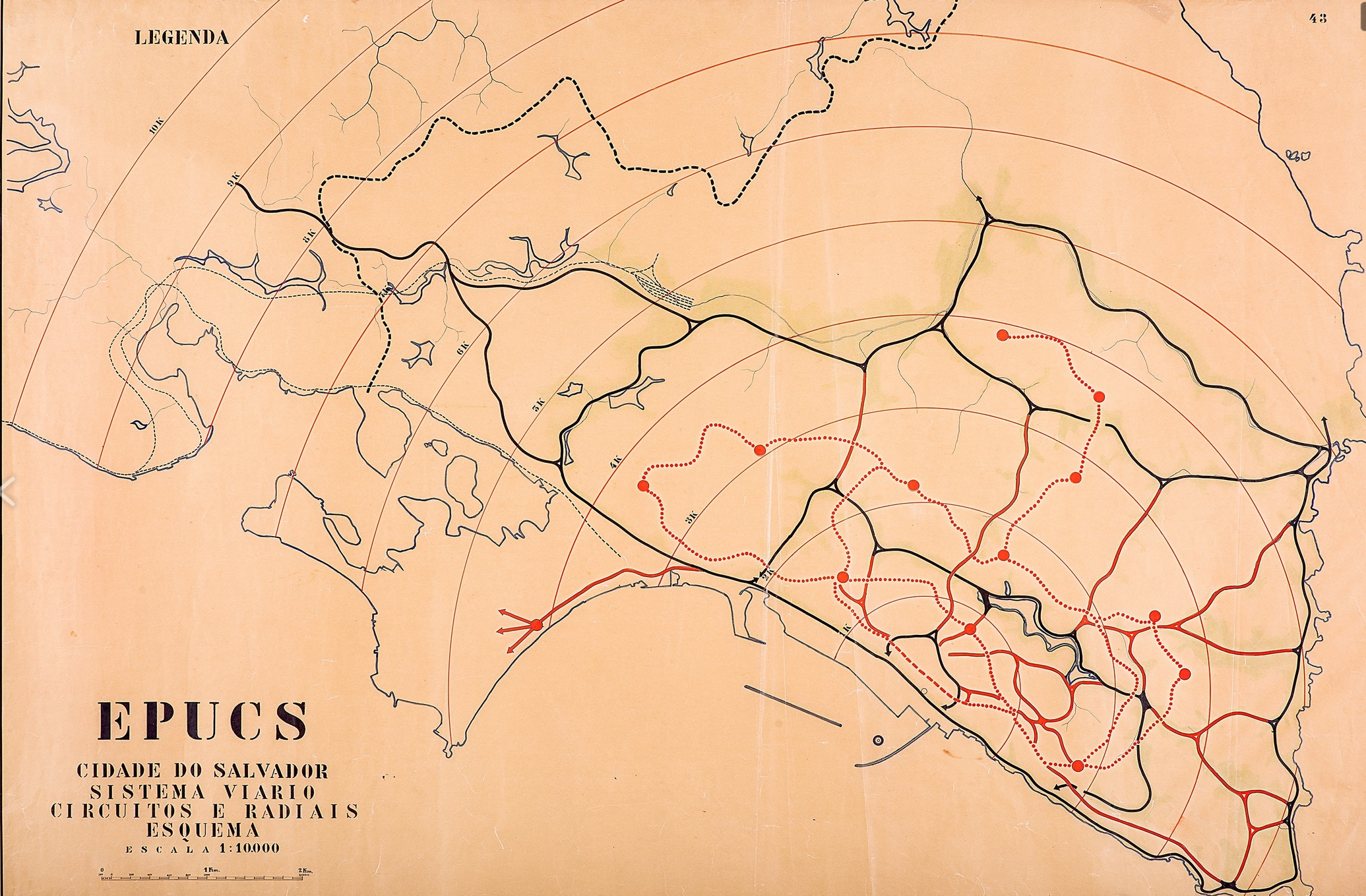
CIDADE DO SALVADOR  
 ZONEAMENTO CONJUNTO  
 ESQUEMA

ESCALA 1: 10.000





LEGENDA



# EPUCS

CIDADE DO SALVADOR  
SISTEMA VIARIO  
CIRCUITOS E RADIAIS  
ESQUEMA  
ESCALA 1:10000



# LEGENDA

- CIRCUTO Nº1 — TANQUE DA CONCEIÇÃO — CAMOROGIPE — AVENIDA GETULIO VARGAS
- CIRCUTO Nº2 — LIBERDADE — BROTAS — FEDERAÇÃO
- CIRCUTO Nº3 — RIO DAS TRIPAS — CAMOROGIPE — RIO VERMELHO DE CIMA
- CIRCUTO Nº4 — RIO DAS TRIPAS — CAMOROGIPE — RIO LUCIA
- CIRCUTO Nº5 — BARBALHO — BROTAS — GARCIA
- CIRCUTO Nº6 — RUA SEABRA — DIQUE — BARRIS
- CIRCUTO Nº7 — BARBALHO — NAZARÉ — PIEDADE
- CIRCUTO Nº8 — TABOÃO — RUA SEABRA — BARROQUINHA

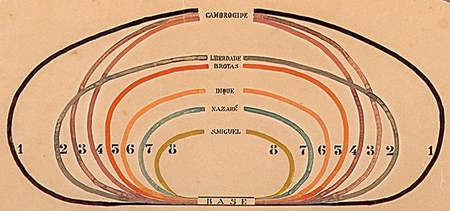
# EPUCS

CIDADE DO SALVADOR

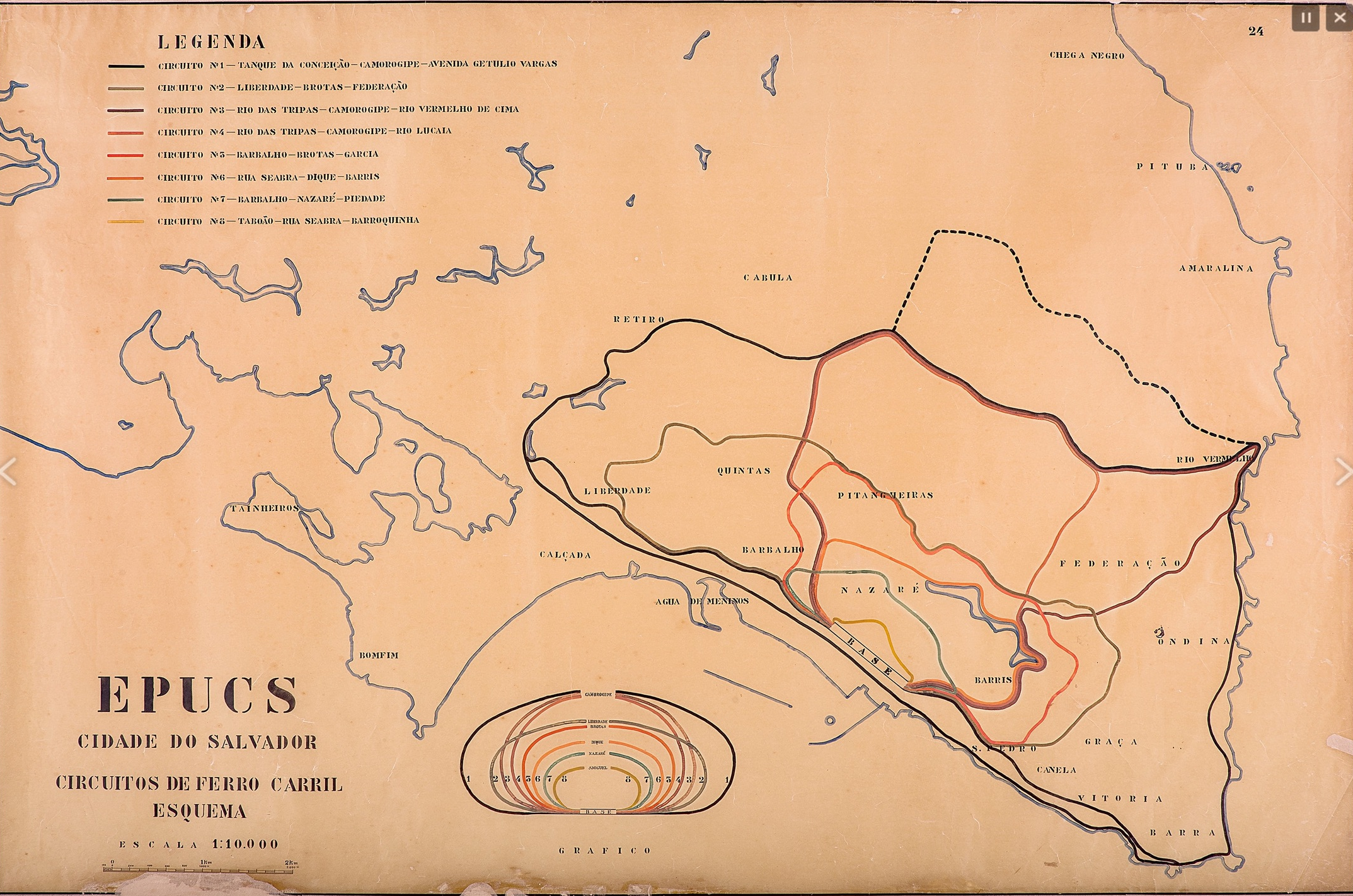
## CIRCUITOS DE FERRO CARRIL

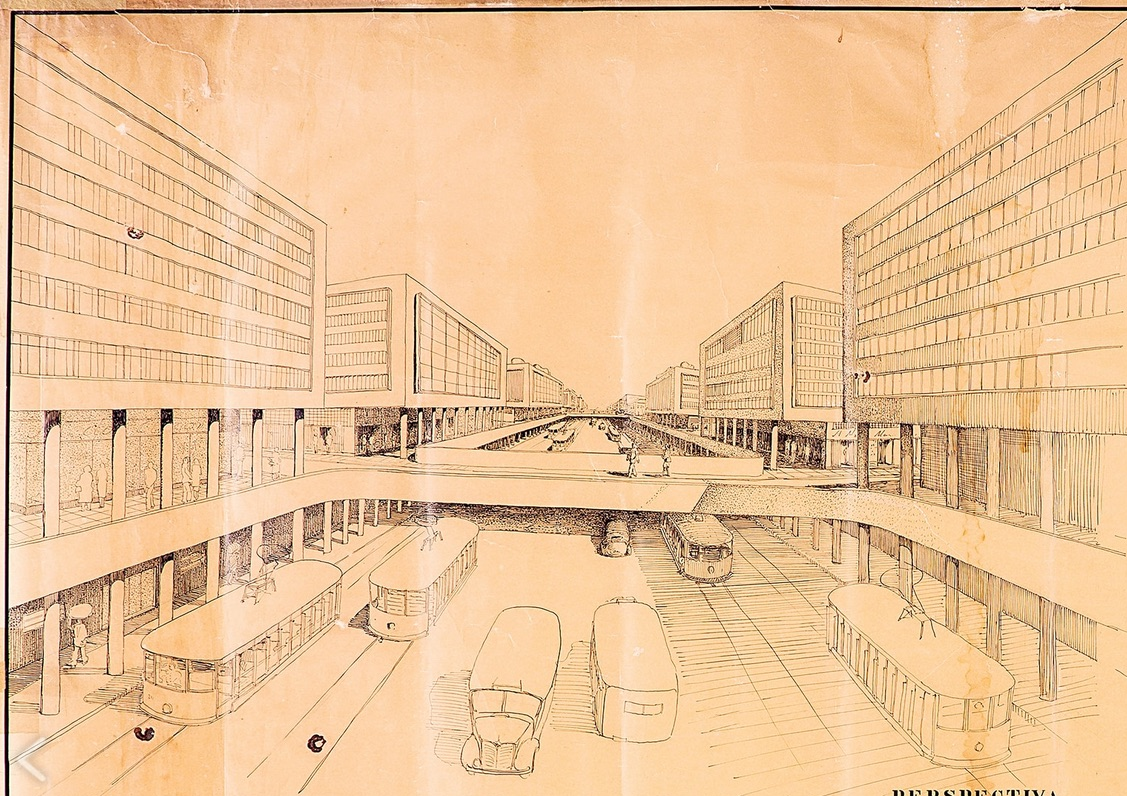
### ESQUEMA

ESCALA 1:10.000

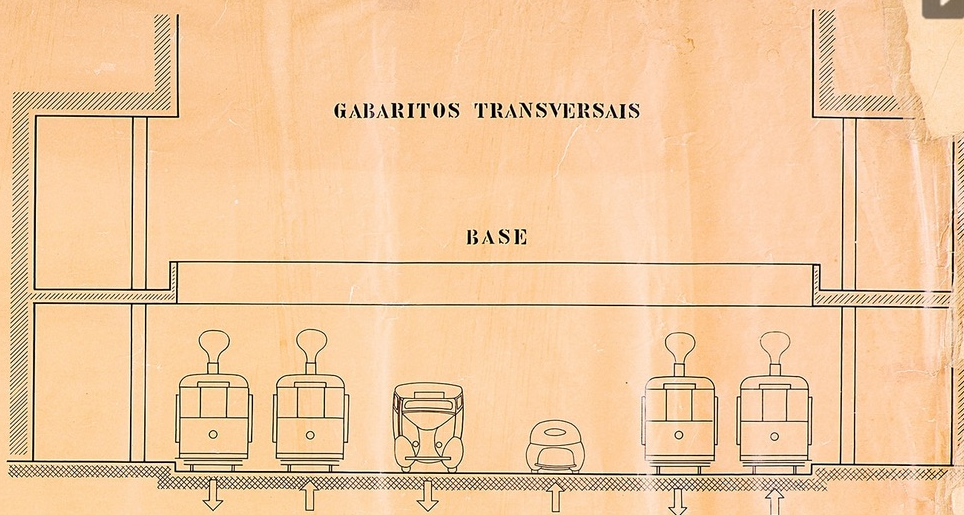


GRAFICO

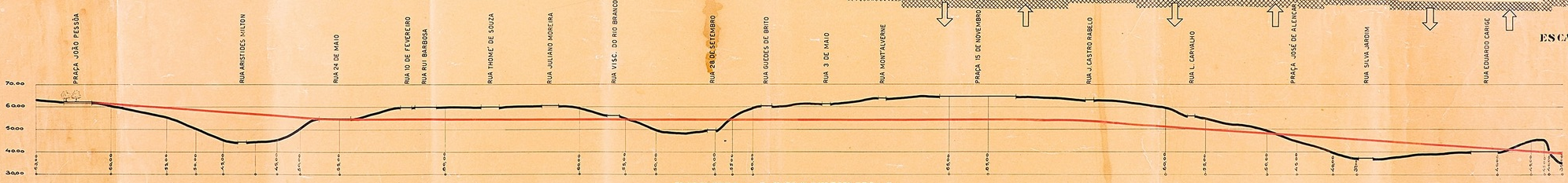




PERSPECTIVA

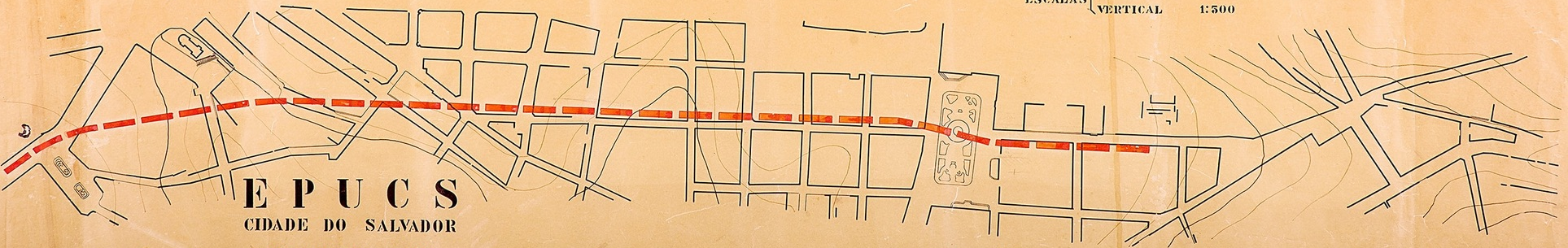


ESCALA 1:50



PERFIL LONGITUDINAL

ESCALAS  
 HORIZONTAL 1:1.000  
 VERTICAL 1:500

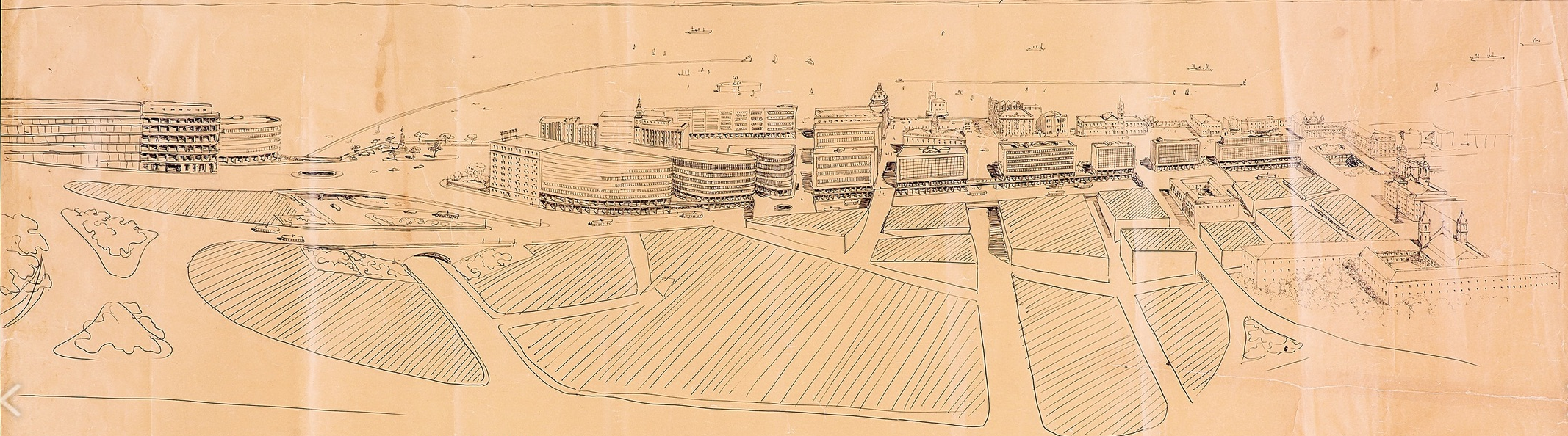
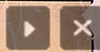


PLANTA

ESCALA 1:1.000

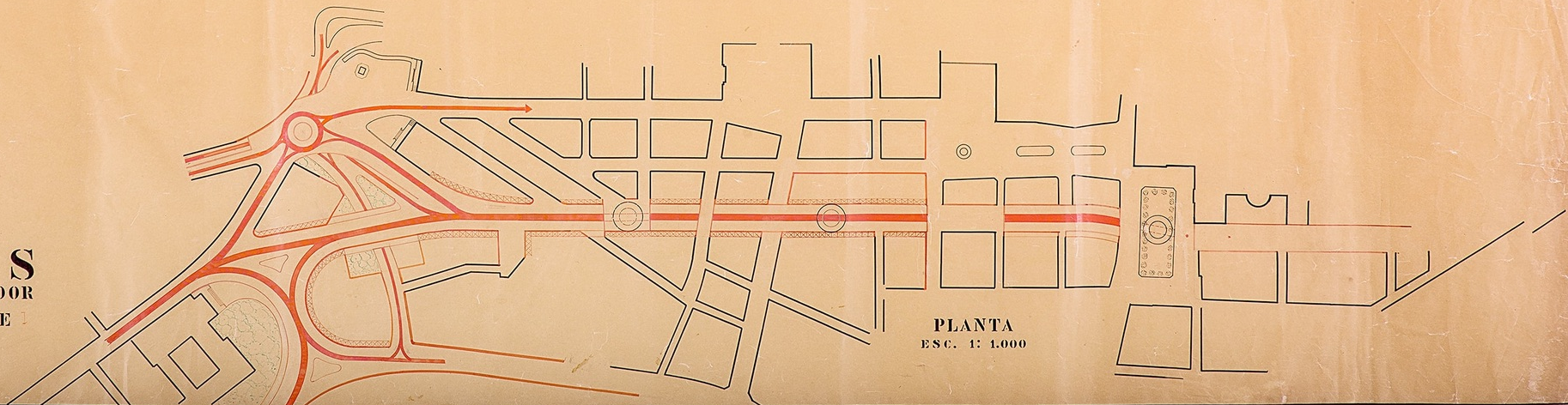
**EPUCS**  
 CIDADE DO SALVADOR  
 ESTUDO DA BASE





PERSPECTIVA

**EPUCS**  
CIDADE DO SALVADOR  
ESTUDO DA BASE



PLANTA  
ESC. 1: 1.000

## Uma máquina de ativação das massas foliãs

O dia de 5ª feira foi de trabalho pesado. Osmar decorava a fóbica com confetes coloridos e pintava compensados em forma de violão, que seriam presos nas laterais do carro, com o dizer "A DUPLA ELÉTRICA". Dodô construía a fonte que trabalharia ligada na corrente da bateria e armava os auto-falantes colocados na frente e atrás da fóbica. De 5ª feira até domingo a dupla não fez outra coisa além de preparar o carro e ensaiar frevos, pois conheciam alguns poucos, uma vez que os instrumentistas amadores eram especialistas em chorinho. Eles tocavam seus *paus elétricos*, um cavaquinho (Osmar), mais tarde conhecido como guitarra baiana e um violão (Dodô).<sup>34</sup>

Para melhor abordar a FOBICA, a invenção *trielétrica* empreendida pela dupla baiana de amigos Adolfo Nascimento, ou “Dodô”, e Osmar Macedo, é necessário entender que essa criação faz parte de um contexto mais amplo de acontecimentos e possibilidades, tanto no que diz respeito à inventividade técnica e musical da dupla, quanto no que concerne a alguns elementos que figuravam no cenário técnico e urbano, soteropolitano e brasileiro, naquele período. Após os estudos e iniciativas do EPUCS, iniciava-se uma outra etapa de modernização da capital baiana, que tentava estabelecer para si um maior caráter industrial, empenhando-se em acompanhar o ritmo almejado de desenvolvimento nacional no dito país do futuro, que prometia crescer cinquenta anos em cinco. A construção dessa narrativa procurou associar o desenvolvimento brasileiro ao avanço técnico, a urbanização e a industrialização de base, tendo no setor de transportes, especialmente o rodoviário, um importante viés de crescimento.

A década de 1950 foi marcada por transformações substanciais no panorama nacional, especialmente durante o governo desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek (1956-1960) e seu Plano de Metas<sup>35</sup>, que buscava acelerar o crescimento econômico do Brasil. Seu governo "aprofundou a industrialização e privilegiou o setor industrial de bens de consumo duráveis, alterando os hábitos

---

<sup>34</sup> GÓES, 1982, p.18

<sup>35</sup> "O Plano de Metas fez do governo de JK um sucesso [...] definiu 31 objetivos com enfoque privilegiado em quatro pontos. Na primeira prioridade, o governo previa alocar investimentos para o setor de transportes, em especial o rodoviário, e incentivar a indústria automobilística - as outras três prioridades canalizavam recursos em energia, indústria pesada e alimentos" (SCHWARCZ, STARLING, 2018, p.415-416).

e o cotidiano da população, que, deslumbrada, passou a conviver com um "sem-número de novidades" (SCHWARCZ; STARLING, 2018, p.415), trazendo diversas modificações significativas para os contextos domésticos e urbanos brasileiros. Essas mudanças tiveram maiores reverberações nas grandes cidades do país devido ao maior poder de consumo de seus habitantes, salientando que esse poderio econômico dizia respeito a uma parcela ainda restrita da população, que podia usufruir de tais inovações.

Dentre as muitas modificações ambicionadas e empreendidas pelo então presidente mineiro estavam a mudança da capital federal do Rio de Janeiro para a recém-construída Brasília, em 1960, o grande investimento no setor de transportes e o aumento expressivo da industrialização e do consumo no país. JK incentivou e inaugurou a produção brasileira de automóveis em 1957, e também a fabricação do primeiro carro nacional; e construiu milhares de quilômetros de estradas pelo país, que até então contava com uma malha rodoviária ainda muito incipiente. Seu governo foi responsável por uma forte inserção do setor automobilístico no Brasil, nas mais variadas frentes e formas, e segundo as historiadoras Lilia Schwarcz e Heloisa Starling, esse era não somente um objetivo importante de seu Plano de Metas, mas sua primeira prioridade.

Na primeira prioridade [do Plano de Metas], o governo previa alocar investimentos para o setor de transportes, em especial o rodoviário, e incentivar a indústria automobilística [...] A partir de 1958, os brasileiros viram se materializar nas ruas e estradas duas novidades: o DKW-Vemag, que, apesar de barulhento, era o primeiro automóvel a sair da fábrica com 50% de peças nacionais, e a Rural Willys, o primeiro carro também nacional com tração nas quatro rodas. A expansão da malha rodoviária foi provavelmente o melhor momento do Plano de Metas. Juscelino pavimentou 6 mil quilômetros de novas rodovias entre 1956 e 1960, num país que até então contava apenas 4 mil quilômetros de estradas, e viabilizou uma rede de integração territorial capaz de garantir a circulação de mercadorias entre as áreas rurais e os principais centros industrializados, além de criar novos mercados (SCHWARCZ, STARLING, 2018, p.416).

O Brasil vai passar de uma frota de 448.628 veículos no início da década de 1950, para 1.046.475 em 1960, e a Bahia de 9.891, para 29.887 (CUNHA, 2011, p.186), um crescimento expressivo do setor em território nacional. No cenário baiano, aliada ao momento desenvolvimentista brasileiro, é criada a Comissão de Planejamento Econômico do Estado da Bahia (CPE-BA), em 1955, e, reunindo todos os estados nordestinos, a Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), em 1959, iniciativas que impulsionaram mudanças

significativas na capital. Ambas estão relacionadas a tentativas de redução da crescente disparidade econômica entre a região brasileira e o eixo Centro-Sul do país, sobretudo o triângulo sudestino São Paulo - Rio de Janeiro - Minas Gerais, partindo do princípio de que a melhor alternativa para tal seria o planejamento com base na industrialização, ainda muito incipiente no Nordeste. A própria frota de veículos baiana pode ser interpretada como um indicativo dessa disparidade, uma vez que seu número de 9.891 exemplares, em 1950, dizia respeito a apenas 2,2% do montante nacional.

Mas se, por um lado, a industrialização era vista como a grande solução para o suposto atraso nordestino, numa crença na "grande capacidade de geração de emprego e renda, através de encadeamento da indústria com outros setores, os ganhos de produtividade trazidos pela alta tecnologia da industrialização" (MORTIMER, 2018, p.9); por outro lado, esse processo, em suas reverberações, mostrou-se estar mais atrelado ao aumento do poder de consumo, sobretudo das classes sociais mais abastadas, do que a transformações estruturais nas bases produtivas (FURTADO, 1978). No que diz respeito aos automóveis, é preciso destacar que mesmo com a mudança significativa nos números, apesar do momento de popularização, com o respaldo de toda uma infraestrutura urbana que se estabelecia nas cidades para favorecer esses objetos, como o planejamento empreendido pelo EPUCS, em Salvador, eles ainda possuíam um acesso restrito à maioria da população. No início de 1950, por exemplo, se a frota de automóveis na Bahia era de menos de 10 mil exemplares, sua população contava com quase 5 milhões de habitantes (IBGE, 1950), num acesso que, proporcionalmente, contemplava menos de 1% de sua população.

O geógrafo Milton Santos coloca que, na década de 1950, a capital baiana estava delineando, aos poucos, seus primeiros traços mais fortemente industriais, aspecto que será enfatizado e melhor desenvolvido nas décadas seguintes, sobretudo em 1960 e 1970<sup>36</sup>. Apesar de já contar com alguns equipamentos relevantes, como as instalações extrativistas da Petrobras, implementadas na cidade durante o governo de Getúlio Vargas na década de 1940, após a descoberta de petróleo no bairro do Lobato<sup>37</sup> (TEIXEIRA, 2009), Salvador ainda mantinha

---

<sup>36</sup> Destaca-se a implantação do Centro Industrial de Aratu (CIA), em 1967, e do Complexo Petroquímico de Camaçari (COPEC), em 1978, nos arredores de Salvador, ou em sua nova Região Metropolitana, abordados no capítulo 1, CAETANAVE.

<sup>37</sup> "A narrativa sobre os primeiros fatos da descoberta do petróleo em Lobato parte de um episódio comum: o testemunho de moradores do local sobre a presença de óleos e odores característicos dos combustíveis fósseis na região [...] O jornal *Diário de Notícias*, de 21 de janeiro de 1939, estampou, na sua capa, eloquentemente: '*Jorrou! Petróleo no Lobato. Correu célere, pela cidade,*

muitas de suas dinâmicas e processos intimamente relacionados a formas não industrializadas, e mesmo pré-artesanais de produção. Ainda segundo Santos, sobre os estabelecimentos existentes em Salvador naquele momento, "se, todavia, estatisticamente são considerados industriais, torna-se preciso assinalar que, para a maioria, a fabricação é sobretudo artesanal" (SANTOS, 2012, p.90), insinuando que, mesmo galgando passos em direção a uma produção de escala e porte industrial, de maneira geral essa atividade soteropolitana ainda era inicial e embrionária, apresentando relações complexas e imbricadas com outros processos mais tradicionais de trabalho na cidade.

Para entender a FOBICA, é preciso entender a trama que faz parte de sua invenção, sobretudo enquanto um veículo, em Salvador, naquele momento. O trio elétrico, criado em 1951, pela dupla de amigos Dodô e Osmar, indissociavelmente se insere nessa tessitura de transformações técnicas e urbanas que ocorriam na capital baiana no período, inclusive no que diz respeito à oferta, produção e popularização de uma série de novas mercadorias no país. Ademais, o próprio fato de possuir um automóvel, ou até mais de um<sup>38</sup>, já denuncia a aproximação da dupla e, inevitavelmente, do próprio trio elétrico a estratos sociais privilegiados da cidade.

Em sua primeira conformação, ele foi estruturado a partir de um automóvel da marca estadunidense *Ford*, o icônico *Ford Modelo T*<sup>39</sup>, conhecido popularmente à época como "fobica", adaptado a outros objetos dos quais muitos faziam parte desse cenário de novidades que abarrotou o mercado brasileiro "entre outras coisas, um punhado de eletrônicos [...] novos utensílios e materiais" (SCHWARCZ, STARLING, 2018, p.416). A *Ford* era uma marca forte no Brasil,

---

*a notícia de que, no Lobato, havia jorrado petróleo' [...] Mesmo, ainda sob estudos técnicos do governo, os jornais já enfatizavam a importância da descoberta para o Brasil. Apontava-se, pela primeira vez, de forma concreta, uma esperança para a solução do abastecimento do ouro negro no País e o fim da dependência externa quanto ao problema do combustível. Em um contexto de guerra iminente, a descoberta de Lobato tornou-se um acontecimento de repercussão nacional. Logo após a notícia do petróleo em Salvador, o governo de Vargas, seguindo suas características centralizadoras, nacionalizou a reserva" (TEIXEIRA, 2009, p.192, grifos originais).*

<sup>38</sup> Para referir-se à fobica, Fred Góes relata que a mesma era um "automóvel antigo" de propriedade de Osmar, que a utilizava para transportar o material de sua oficina mecânica, insinuando que o mesmo poderia ter outro veículo para uso pessoal/social.

<sup>39</sup> "Apesar de ter sido precedida pelas linhas Oldsmobile de 1902, de Ransom Olds, e pelo antecessor de 1908, a revisão do modelo T de Henry Ford, em 1913, baseada na linha de montagem, revolucionaria a produção de veículos. Os custos de produção caíram da versão de 1908 (US\$850) para US\$290 em 1927, após 15 milhões de unidades produzidas, quando a linha foi retirada de produção. O resultado foi que em 1930, 85% dos automóveis do mundo se encontravam nas autoestradas dos EUA" (FLORENCE, 2021, p.54).

e buscou consolidar-se ainda mais no país com o início da produção nacional.<sup>40</sup>

Desde 1919 o nome Ford está indissoluvelmente ligado à própria história dos meios de transporte no Brasil. Nesse ano a Ford Motor Co. instalou a primeira linha de montagem de automóveis em nosso país. Desde então, mais de 300 mil veículos Ford - ônibus, caminhões, carros, tratores - foram incorporados à frota brasileira de transportes, um número amplamente superior ao de qualquer outra marca! Hoje, 37 anos decorridos, a Ford reafirma sua liderança dando início à nacionalização dos caminhões Ford dentro do mais completo programa de produção de veículos motorizados no Brasil, pois inclui tanto caminhões de tipo leve, como de tipo médio e pesado. Das linhas de montagem Ford no Ipiranga, em São Paulo, já estão saindo, diariamente, dezenas de caminhões Ford produzidos dentro do plano nacional de manufatura, que deverá alcançar, em 1960, 90% do peso do caminhão de material nacional, inclusive o motor!<sup>41</sup>

Mas para além das possibilidades mercadológicas que eram oferecidas na Salvador daquele período, é preciso reconhecer que foi na criatividade e experimentação técnica e musical empreendida por seus inventores que essa figura icônica foi desenvolvida, revolucionando completamente o carnaval soteropolitano.

Para compreender a FOBICA, é preciso retomar a trajetória dos amigos Dodô e Osmar, que eram músicos nas horas vagas. Osmar era técnico e dono de uma oficina mecânica e Dodô era rádio-técnico e especialista em eletrônica, o que demonstra que, além da inventividade musical, eles tinham certo domínio de conhecimentos técnicos úteis às transformações que introduziram. À época, a dupla ficou conhecida em Salvador como a “Dupla Elétrica” (GÓES, 1982), apelidada a partir da inventividade nos sons em suas apresentações, que incluíam instrumentos artesanalmente fabricados por eles. Dentre as peças, destaca-se o “pau elétrico”, precursor da atual guitarra baiana<sup>42</sup>, criado pela

---

<sup>40</sup> É interessante comentar que a Ford foi a primeira indústria automotiva instalada em um estado do Nordeste, no Polo Petroquímico de Camaçari, na Região Metropolitana de Salvador. Inaugurada em outubro de 2001, a fábrica completaria 20 anos em outubro de 2021, mas fechou as portas em janeiro deste mesmo ano, quando a marca encerrou suas atividades no Brasil após um século.

<sup>41</sup> Ônibus... Caminhões... Carros... Tratores: mais de 300.000 mil veículos de fabricação Ford distribuídos até hoje no Brasil. *Revista O Cruzeiro*, 26 de out. 1957, p.40

<sup>42</sup> "Parente próximo do bandolim elétrico, a Guitarra Baiana representa um híbrido entre um cavaquinho e um bandolim, utilizando o calibre de cordas e a escala do primeiro e a afinação (Sól-Ré-Lá-Mi) do segundo. Inicialmente chamado de cavaquinho elétrico ou pau elétrico, foi rebatizado no final dos anos 70 [...] A atual guitarra baiana de cinco cordas evoluiu a partir do pau elétrico ou cavaquinho elétrico. O instrumento consistia em um braço de um cavaquinho

dupla ainda na década de 1940, após assistir a apresentação de um violonista mineiro que tocava num violão elétrico, “coisa que nunca se tinha falado antes em Salvador” (GÓES, 1982, p.28). Em entrevista a Fred Góes, Osmar Macedo narrou que:

Eu e Dodô, sempre interessados em novidades, fomos ao Cinema Guarani assistir a apresentação de Benedito, ávidos para conhecer o tal instrumento. Na verdade o que ele trouxera nada mais era que um violão comum, importado, com caixa acústica onde inseria, na boca do instrumento, um pequeno microfone. O processo era muito primitivo, toda vez que o instrumentista aumentava o volume, ocorria aquele fenômeno que se chama microfonia, aquela coisa desagradável que apita [...] Nós ficamos extremamente entusiasmados com a novidade e no dia seguinte resolvemos procurar o concertista no hotel onde estava hospedado, para sentir e pegar o instrumento [...] Como Dodô era rádio-técnico, técnico em eletrônica, não se limitou a observações superficiais, pesquisou todo aquele mecanismo nos menores detalhes. Em poucos dias havia preparado um violão pra ele, igualzinho ao de Benedito Chaves, e um cavaquinho pra mim. Não se tinha resolvido o problema da microfonia e aquilo não nos satisfazia, mas, mesmo assim, estava criada a "Dupla Elétrica", e nós começamos a nos apresentar (GÓES, 1982, p.28).

Apesar do sucesso da "Dupla Elétrica", Osmar conta que Dodô, “muito meticuloso e insistente, não suportava a microfonia” (GÓES, 1982, p.28) e mesmo com as apresentações em andamento, não interrompeu suas pesquisas e tentativas de solucionar o problema, engenhosamente encontrando uma solução para o fenômeno sonoro.<sup>43</sup> O baiano relata que, no dia seguinte à descoberta, os amigos dirigiram-se a uma loja de instrumentos musicais na Praça da Sé para comprar os itens que precisavam para a criação: “um cavaquinho e um violão de segunda categoria dos quais só aproveitaríamos os braços. Lá mesmo na loja quebramos os instrumentos que havíamos comprado, deixando o balconista completamente atônito, perplexo” (GÓES, 1982, p.29). Assim, estavam criados os “paus-elétricos”

---

montado sobre um pedaço de jacarandá, um captador magnético caseiro e quatro cordas afinadas em quintas (Sól-Ré-Lá-Mi, ao modo do bandolim), resultando em um cruzamento eletrificado entre dois instrumentos acústicos, com uma 'caixa' completamente sólida." Disponível em: <<https://www.ibahia.com/musica/conheca-a-historia-da-guitarra-baiana-tema-do-carnaval-2013>>

<sup>43</sup> "Até que um dia [Dodô] resolveu esticar uma corda de violão sobre sua bancada de trabalho, prendendo-a nas extremidades por dois parafusos e colocando sob a corda um microfone preso à bancada, para testar o efeito. Quando ele ligou o microfone, você não pode imaginar rapaz! Parecia um sino, um som limpo, perfeito. Estava descoberto o princípio. Naquele mesmo dia nossos instrumentos foram postos de lado e, já no dia seguinte, fomos a uma loja de instrumentos na Praça da Sé, A PRIMAVERA" (GÓES, 1982, p.28). A loja referenciada existe até hoje, no mesmo local.

em Salvador, no mesmo período em que, nos Estados Unidos, iniciavam-se as experimentações acerca da guitarra elétrica, o que ainda coloca a invenção da dupla de baianos, possivelmente, como uma das precursoras do instrumento.<sup>44</sup> Em uma música, Moraes Moreira canta que "logo depois da guerra/ na minha terra a Bahia/ dois baianos sem compromisso/ descobriram que o cepo maciço/ evitava o fenômeno da microfonia/ e assim com o nome de pau elétrico/ nasceu um dia/ a guitarra na Bahia" (GÓES, 1982, p.15).

Alguns anos depois da criação dos "paus-elétricos", após uma apresentação em Salvador de um grupo de frevo pernambucano, o "Clube Carnavalesco Misto Vassourinhas do Recife"<sup>45</sup>, na véspera do carnaval de 1951, a dupla Dodô e Osmar resolveu "fazer uma bela farra no carnaval que se aproximava" (GÓES, 1982, p.18). Até então, em determinadas práticas carnavalescas, sobretudo as que eram empreendidas no espaço urbano pelas populações mais abastadas como o CORSO de automóveis, "a música não parecia ser um elemento primordial"<sup>46</sup> (GÓES, 1982, p.19). Impactados e contagiados pela apresentação do grupo recifense, os amigos decidiram enfeitar e modificar tecnicamente um automóvel antigo que possuíam na garagem, o conhecido *Ford FOBICA* do ano 1929, para desfilar e tocar frevos pelo CORSO no carnaval.

As modificações empreendidas na FOBICA foram de ordem técnica e estética, e iam desde desenhos à mão com tinta a alterações mecânicas no motor do carro. Pintaram a carroceria do veículo com confetes coloridos, pregaram placas de compensado recortadas em formato de violão e o equiparam com alto-falantes e uma fonte de alimentação construída por Dodô, que era acoplada à bateria do carro onde seriam ligados os "paus-elétricos", para que circulassem e tocassem frevos pelas ruas durante os festejos. Em uma das laterais do carro, em letras vermelhas e garrafais, lia-se os dizeres: "A DUPLA ELÉTRICA". Uma vez que o costume de enfeitar automóveis com uma série de apetrechos decorativos

---

<sup>44</sup> O relato de Caetano Veloso (1977) sobre a criação da guitarra na Bahia é reiterado por Fred Góes (1982), que coloca que "se o primeiro instrumento a se assemelhar com a forma atual da guitarra elétrica data de 1947, conforme nos informa Brosnac, não seria arriscado afirmar que os nossos 'baianos sem compromisso' estão no rol dos precursores do instrumento" (GÓES, 1982, p.31).

<sup>45</sup> Destaca-se a relação do trio elétrico com o gênero pernambucano, que está presente não somente em sua gênese, mas também no ritmo musical que, por muitos anos, ficou conhecido como "frevo do trio elétrico", "frevo baiano" ou "frevo novo", que posteriormente lançaria as bases da *axé music*.

<sup>46</sup> Apesar de alguns instrumentos, sobretudo os de sopro, fazerem parte do desfile dos préstitos dos clubes carnavalescos, nota-se que essa musicalidade tinha uma intenção solene, como numa ópera, muito distinta dos frevos dançantes empreendidos pelos paus elétricos.



como confetes, serpentinas e flores não era necessariamente a grande novidade, sendo uma prática comum desde o início do século XX nos desfiles do CORSO de automóveis, parece ter sido justamente a junção dessa dimensão estética à mecânica, elétrica e musical, tal como empreendida pela dupla, que em seus efeitos e performance fez tanto alvoroço pelas ruas da Bahia, em 1951.

Com o grande sucesso do primeiro desfile na FOBICA, Dodô e Osmar, muito entusiasmados, começaram a pensar nas modificações e melhorias que queriam implementar em sua nova invenção para o carnaval do ano seguinte. Em 1952, substituíram o antigo automóvel *Ford* por um veículo de maior porte, uma picape *Chrysler* equipada "com 8 lâmpadas fluorescentes que adornavam o carro, 2 amplificadores para os instrumentos, tudo ligado em um gerador de 2 KVA movido a gasolina" (GÓES, 1982, p.36) e além das mudanças automotivas, convidaram mais um amigo músico para a apresentação. Assim, aliado às melhorias maquinicas no carro e com a inclusão de Temístocles Aragão no conjunto, estava formado "O Trio Elétrico", dizeres escritos nas laterais da picape que desfilou no carnaval de 1952.

A popularidade crescente da figura e de sua performance, em seu ar de novidade e "forma nova de carnaval" (VELOSO, 1977, p.91), fez com que, poucos anos após a primeira criação na FOBICA, ela já tivesse sofrido modificações substanciais pelas mãos de seus inventores e que começassem a surgir, em Salvador, uma série de outros "trios elétricos", expressão que se consagraria como sinônimo do veículo e, alguns nos depois, do próprio carnaval soteropolitano. Este sofreu uma série de mudanças que perpassaram desde sua dimensão automotiva - com alterações de escala, de desenho, de padrão, doravante associado a veículos de carga - o que não deixa de se assemelhar aos avanços do automóvel em si - a outras alterações e inovações, como a inserção de lâmpadas fluorescentes, geradores adaptados para corrente de 110 e 120 volts e melhorias nos sistemas de som, sobretudo instrumentos e amplificadores musicais.

A reprodução e multiplicidade de trios elétricos provocaram melhorias e aprimoramentos técnicos, estéticos e performativos cada vez mais sofisticados, para destacarem-se não somente perante a multidão, mas também perante seus novos pares. Uma vez que a presença de veículos nos festejos carnavalescos, em Salvador, não era exatamente uma novidade nesse período, sendo visível em outras práticas, é na criatividade, experimentação e inovação técnica empreendida na concepção e criação da figura do trio elétrico, que este irá provocar transformações tão profundas no carnaval baiano. Ordep Serra aponta

que "um de seus segredos está na maquinabilidade evidente, que de um modo contraditório excita a efusão corporal da massa" (SERRA, 2009, p.39), reiterando a importância dessa dimensão maquinária para a performance do trio elétrico. Os desdobramentos e atualizações empregados nas reproduções do trio serão cada vez mais potentes esteticamente, musical e tecnicamente, sendo a técnica uma mediadora fundamental em sua relação com a cidade e o que lhe proporcionará uma outra visibilidade, sobretudo em termos mercadológicos, que irão distanciá-lo de sua configuração inicial.

Um aspecto interessante é que, mesmo tendo sido reproduzido desde seus primeiros desfiles em criações que tentavam se aproximar da versão desenvolvida por Dodô e Osmar - que era atualizada e alterada ano após ano - durante algum tempo ainda permaneceu no imaginário popular soteropolitano um certo quê de originalidade e autenticidade do trio elétrico produzido pela dupla<sup>47</sup>. Numa notícia do jornal *A Tarde*, intitulada "O Trio Elétrico será do povo", às vésperas do carnaval de 1957, lê-se que: "O famoso trio elétrico, o original que todos os anos sai às ruas, este ano foi contratado pela Prefeitura para animar o Carnaval de toda cidade [...] O frevo vai comer no centro e ninguém pode parar porque a onda dos verdadeiros foliões levará tudo pela frente, puxada pelo ritmo quente do trio de Osmar"<sup>48</sup>. E mesmo nos anos em que não desfilavam, Fred Góes coloca que, até o falecimento de Dodô, em 1978, quase a totalidade do instrumental elétrico utilizado pelos diversos trios elétricos, em Salvador, ainda era construído por ele em sua "Oficina Nascimento"<sup>49</sup>.

A notícia já fala de certa generalização em toda a cidade e mesmo da oficialização do trio elétrico ao final da década de 1950, mas esse caráter técnico-artesanal empreendido pela dupla de amigos é um aspecto de suma importância para

---

<sup>47</sup> É interessante retomar como esse mesmo "selo de autenticidade", que existia em Salvador com relação ao trio elétrico de Dodô e Osmar, num momento posterior, com a multiplicação desses objetos pelo país, vai existir com relação aos trios elétricos fabricados na Bahia, como observado a partir de uma notícia de jornal, no capítulo 1, CAETANAVE.

<sup>48</sup> O Trio Elétrico será do povo. *Jornal A Tarde*. Salvador, 16 de jan. 1957.

<sup>49</sup> Em entrevista a Fred Góes, Armando Macedo, o também músico Armandinho, filho de Osmar Macedo, relata sobre o processo artesanal e cuidadoso de Dodô, e suas restrições em relação às certas novidades tecnológicas musicais: "os amplificadores construídos por ele eram verdadeiras obras de arte, peça por peça, só as válvulas eram compradas prontas [...] Lembro de quando meu irmão chegou na Bahia trazendo pedais para as guitarras... a última palavra em pedais, recém chegados dos Estados Unidos, para provocar distorções de som. Quando Dodô viu aquilo só faltou morrer e disse: 'Levei tanto tempo estudando, pesquisei feito um louco para acabar com as distorções e agora você vem todo satisfeito com esse troço de jogar areia no som. Parece mentira que você tenha comprado todos esses defeitos'" (GÓES, 1982, p.33).

entendê-lo. Assim como em outras criações<sup>50</sup>, a invenção inusitada de Dodô e Osmar não foi concebida a partir de um projeto prévio ou de processos pré-definidos, mas sim de experimentações e tentativas sucessivas, entre erros e acertos, adaptações e substituições de objetos que muitas vezes surgiam ou se faziam necessárias ao longo do processo, junto a novas ideias. Em muitos aspectos, podemos aproximar essa atividade à prática da bricolagem, proveniente do termo *bricoleur*, tal como utilizado pelo antropólogo Claude Lévi-Strauss em seu livro sobre o pensamento selvagem para designar "aquele que trabalha com suas mãos, utilizando meios indiretos se comparados com os do artista" (LÉVI-STRAUSS, 2012, p.33). Segundo o autor,

O *bricoleur* está apto a executar um grande número de tarefas diversificadas, porém, ao contrário do engenheiro, não subordina nenhuma delas à obtenção de matérias-primas e de utensílios concebidos e procurados na medida de seu projeto: seu universo instrumental é fechado, e a regra de seu jogo é sempre arranjar-se com os "meios-limites", isto é, um conjunto sempre finito de utensílios e de materiais bastante heteróclitos, porque a composição do conjunto não está em relação com o projeto do momento nem com nenhum projeto particular, mas é o resultado contingente de todas as oportunidades que se apresentaram para renovar e enriquecer o estoque ou para mantê-lo com os resíduos de construções e destruições anteriores (LÉVI-STRAUSS, 2012, p.34).

Em sua elaboração, o antropólogo faz um contraponto entre as práticas do *bricoleur*, desviantes e definidas por sua instrumentalidade prévia, e as do que chama de *engenheiro*, associado a um determinado tipo de pensamento científico relacionado, especialmente, a um projeto anteriormente definido. É notável que, de certa forma, as práticas da dupla tensionam essa oposição. Em suas criações, muitas vezes, Dodô e Osmar utilizavam-se de objetos com um certo grau de complexidade técnica como automóveis, baterias, microfones e alto-falantes, elementos que, inevitavelmente, demandavam um entendimento e abordagem específica em seus manejos. Mas o que poderia enrijecê-los e inseri-los nos modos e métodos empregados pelos ditos *engenheiros*, como pontuados por Lévi-Strauss, era, de certa forma, subvertido em tentativas empíricas, improvisos e experimentos processuais da dupla, sem muitas definições prévias,

---

<sup>50</sup> Para além da inventividade mecânica e musical carnavalesca, Fred Góes (1982) destaca a participação de Dodô e Osmar numa série de outros empreendimentos, como na construção civil, participando do projeto de infraestrutura da Ponte do Funil, em Itaparica (BA), da criação de equipamentos desenvolvidos para a construção do Centro Administrativo da Bahia (CAB), e na realização de mecanismos que movimentavam cenários e cortinas no Teatro Castro Alves, em Salvador.

utilizando-se de seus conhecimentos mas também de suas intuições e desejos, especialmente, a respeito dos materiais que dispunham à mão e dos efeitos visuais, sonoros e musicais ambicionados.

As invenções de Dodô e Osmar costumavam surgir a partir da adaptação de outros itens, de funções variadas e diversas, que na maioria das vezes eles já possuíam em suas oficinas, ou que eram elementos constituintes de algum outro trabalho antigo já desenvolvido, que agora receberiam uma nova utilidade, num novo contexto e rearrumação. A própria FOBICA, por exemplo, utilizada no primeiro trio elétrico, era um automóvel antigo de Osmar, que o utilizava para transportar materiais de sua oficina mecânica. É interessante notar a existência e constituição de um certo inventário da dupla, com objetos e materiais que eram reiteradamente utilizados e reutilizados, montados e desmontados, num eterno jogo de composições distintas e variáveis que também os aproxima da prática do *bricoleur*.

Seu primeiro passo prático é retrospectivo, ele deve voltar-se para um conjunto já constituído, formado por utensílios e materiais, fazer ou refazer seu inventário, enfim e sobretudo, entabular uma espécie de diálogo com ele, para listar, antes de escolher, entre elas, as respostas possíveis que o conjunto pode oferecer ao problema colocado. Ele interroga todos esses objetos heteróclitos que constituem seu tesouro, a fim de compreender o que cada um deles poderia "significar", contribuindo assim para definir um conjunto a ser realizado, que no final será diferente do conjunto instrumental apenas pela disposição interna das partes (LÉVI-STRAUSS, 2012, p.35).

Dentro desse arcabouço de elementos variados de Dodô e Osmar, é inevitável notar a presença de uma série de objetos técnicos, relacionados, sobretudo, às atividades profissionais mecânicas e eletrônicas da dupla. Em seu texto sobre os objetos técnicos, o filósofo Gilbert Simondon coloca que um objeto nunca é completamente conhecido, entendido, terminado, existindo sempre brechas e reinterpretações possíveis para ele. Segundo o autor, designar e acreditar apenas numa dada função específica para um objeto, na prática, seria uma ilusão, pontuando a importância da ação humana em eventuais transformações, ressaltando que "o homem tem por função ser o coordenador e o inventor permanente das máquinas que o cercam. Está *entre* as máquinas que funcionam com ele" (SIMONDON, 2020, p.44, grifo original). Esse discurso se aproxima da dimensão da *bricolage* como empreendida por Dodô e Osmar na invenção do trio elétrico, elaborado a partir da composição de objetos cotidianos, muitos

dos quais produzidos industrialmente e que, muitas vezes, não possuem “significações, mas apenas uso, função útil” (SIMONDON, 2020, p.44).

O autor vai discorrer sobre a existência de uma certa imaginação técnica, que seria definida por uma "sensibilidade particular à tecnicidade dos elementos, que permite descobrir as montagens possíveis" (SIMONDON, 2020, p.128). Nesse sentido, é indiscutível que, para as invenções que elaboraram, além da criatividade e de todo o processo experimental e compositivo, Dodô e Osmar também detinham essa sensibilidade e conhecimento prévio necessário dos objetos que trabalhavam e transformavam, podendo assim remontá-los de acordo com o que pretendiam. Nesse processo de criação e recriação, montagem e desmontagem, Simondon também ressalta que além da sensibilidade técnica, também é necessário que, ao longo do processo, o inventor seja capaz de visualizar, antecipadamente, o que pretende elaborar. Em suas palavras,

Somente o pensamento capaz de previsão e imaginação criativa pode efetuar esse condicionamento invertido no tempo: os elementos que constituirão materialmente o objeto técnico, e que existem separados entre si, sem um meio associado antes da constituição do objeto técnico, devem organizar-se em relação uns aos outros em função da causalidade circular que existirá quando o objeto estiver constituído; aqui, portanto, trata-se de um condicionamento do presente pelo futuro, pelo que ainda não existe. Essa função de futuro só muito raramente pode ser obra do acaso; ela requer o uso de uma capacidade de organizar elementos com vistas a certas exigências que têm valor de conjunto, valor diretivo, desempenhando o papel de símbolos que representam o conjunto futuro que ainda não existe [...] O dinamismo do pensamento é igual ao dinamismo dos objetos técnicos; os esquemas mentais reagem uns aos outros durante a invenção como os diversos dinamismos do objeto técnico reagiram uns aos outros no funcionamento material (SIMONDON, 2020, p.107)

Ao mobilizarem um automóvel antigo, a FOBICA, os "paus-elétricos" já anteriormente criados por eles, e irem acrescentando os demais elementos e apetrechos necessários para que desenvolvessem sua ideia, como baterias e amplificadores, é evidente que, ao longo do processo, a dupla já vislumbrava o que pretendia inventar. Mas certamente não tinham ideia das proporções que essa invenção inusitada para o carnaval de 1951 iria tomar, estabelecendo um novo tipo de performance, de apresentação musical e de relação com o público, tornando-se, até os dias de hoje, mesmo décadas depois de sua primeira versão e após tantas transformações, o grande símbolo e elemento principal do carnaval

de Salvador, culturalmente enraizado na cidade.

Retomando a leitura de Simondon, é interessante a diferenciação que o autor elabora entre objetos técnicos e objetos estéticos, colocando que, geralmente, os primeiros costumam ser desprovidos de apelo estético. No entendimento de Simondon, o objeto técnico poderia alcançar o *status* estético através de alguma melhoria de apresentação ou roupagem, algo semelhante a uma máscara de preocupações expressamente estéticas, que tentaria sublimar a tecnicidade do objeto, o que o filósofo considera um "embuste ridículo [...] Em geral, todo travestimento de objetos técnicos em objetos estéticos produz a incômoda impressão de uma falsificação e parece uma mentira materializada" (SIMONDON, 2020, p.274). O filósofo também aponta um possível privilégio concedido aos objetos estéticos em detrimento dos objetos técnicos, dizendo que "a cultura é desequilibrada" ao conceder, apenas aos primeiros, "o direito de cidadania no mundo das significações" (SIMONDON, 2020, p.44). Simondon questiona a separação entre as dimensões materiais e técnicas e uma dimensão cultural dos objetos: "a cultura [...] os trata [objetos técnicos] como puros conjuntos de matéria, desprovidos de verdadeiro significado e apresentando apenas utilidade" (SIMONDON, 2020, p.45). Para ele,

A oposição atual entre a cultura e a técnica resulta do fato de que o objeto técnico é considerado idêntico à máquina. A cultura não compreende a máquina. É inadequada à realidade técnica, pois considera a máquina como um bloco fechado e vê o funcionamento mecânico como uma estereotipia iterativa. A oposição entre técnica e cultura durará até que a cultura descubra que cada máquina não é uma unidade absoluta [...] Na verdade, a máquina é menos consistente e menos substancial do que a cultura supõe. Não se relaciona com o homem em bloco, mas sim na pluralidade livre de seus elementos ou na série aberta de suas relações possíveis. A cultura é injusta com a máquina, não apenas em seus julgamentos ou seus preconceitos, mas também no próprio nível do conhecimento: a intenção cognitiva da cultura para com a máquina é substancializadora. A máquina é encerrada na visão redutora que a considera acabada em si mesma e perfeita, e que a faz coincidir com seu estado atual, com suas determinações materiais. Em face da obra de arte, tal atitude consistiria em reduzir um quadro a certa extensão de tinta seca e rachada sobre uma tela estendida (SIMONDON, 2020, p.222-223).

É curioso pensar que, mesmo num outro contexto, esses escritos do filósofo francês Gilbert Simondon sejam contemporâneos à invenção do trio elétrico<sup>51</sup>,

---

<sup>51</sup> "Du mode d'existence des objets techniques" [Do modo de existência dos objetos técnicos], foi

em Salvador, visto que essa figura irá tensionar, de diversas maneiras, essa diferenciação e separação técnica-estética-cultural. Sendo composto, essencialmente, de objetos técnicos variados como o automóvel, alto-falantes, luzes e instrumentos musicais, é inegável o trato estético que sempre lhe foi concedido, desde a FOBICA pintada à mão com confetes coloridos, para o carnaval de 1951, até as novas sonoridades e coreografias alavancadas em paralelo à invenção do veículo. No entanto, essa preocupação estética sempre esteve próxima à dimensão da fantasia carnavalesca, e não do disfarce de nenhum dos demais elementos, essencialmente técnicos, que compõem a figura.

Assim, em alguma medida, é possível pensar o trio elétrico, em sua complexidade, por um lado como um imbricamento entre dimensões técnicas e estéticas e, por outro, como uma certa recusa dessa separação entre sua dimensão material e seu significado sociocultural. A invenção, tal como rearranjada pela dupla Dodô e Osmar, subverte não somente o desenho original do automóvel, técnica e esteticamente, mas também seu uso e inserção na cidade, sendo uma criação que engendra uma nova forma de carnaval, consolidando-se como grande símbolo, e ao mesmo tempo máquina de ativação dessa festa popular baiana. O trio elétrico tornou-se parte, em inúmeras instâncias e de diversas maneiras, da cultura urbana soteropolitana, entrelaçando-se à cidade e à cultura urbana numa teia complexa de relações que historicamente foi desenvolvendo-se entre ambos.

Com o rápido aumento de sua popularidade, o trio elétrico não só se generalizou em toda a cidade, como passou a ser patrocinado por empresas e órgãos públicos locais, como a própria Prefeitura de Salvador, que desde então previam uma dimensão publicitária no objeto e em seu alcance<sup>52</sup>, auxiliando financeiramente o custeio dos equipamentos em troca de visibilidade promocional. Com o falecimento de um familiar e grande incentivador da empreitada, a dupla de amigos Dodô e Osmar decide não desfilar no ano de 1961, vendendo sua carroceria *trielétrica* para Orlando Campos, um rapaz proveniente de Periperi, no subúrbio de Salvador, que costumava animar os carnavais do bairro. Assim, a bordo de seu Trio Elétrico Tapajós, já no ano seguinte à aquisição, Orlando Campos se apresentou nas ruas centrais da capital baiana, durante o carnaval. De certa forma, é especialmente a partir de sua atuação e agenciamentos que

---

publicado na França, em 1958.

<sup>52</sup> “O trio elétrico estabelece uma relação direta com o público, um meio de publicidade sem igual pois quem não ouve, vê, quem não vê, ouve, de forma que atinge todas as pessoas por onde passa” (GÓES, 1982, p.63)

a dimensão técnica do trio elétrico vai galgar um outro patamar, afastando-o de seu caráter semi-artesanal e *bricoleur* inicial, como empreendida por Dodô e Osmar na FOBICA, tendo na CAETANAVE, e em seus desdobramentos, com visto, um ponto de inflexão fundamental nessa trajetória.

\*\*\*



## **A performance trielétrica nas ruas**

É fato comprovado que os trios elétricos, novidade lançada pelo Vita<sup>53</sup> e, posteriormente imitada por mais de meia dúzia de outras organizações, são uma verdadeira clarinada para despertar foliões, mesmo os mais empedernidos. Com aquela música vibrante, insistente, o povo não tem outro jeito senão cair no samba de corpo e alma, não se vê um trio elétrico que não seja precedido por numerosíssima quantidade de gente a cantar e pular, como verdadeiros endemoniados.<sup>54</sup>

A aglomeração e presença ativa dos corpos na rua, após a criação da FOBICA e popularização do trio elétrico, se constituiu enquanto um elemento distintivo e essencial dessa figura, através do qual é possível vislumbrar uma das mudanças mais significativas lançadas por ela. Nessa nova maneira de brincar o carnaval, de pular e dançar pelas ruas coletivamente, em gestos livres e desordenados, uma série de segregações e hierarquias serão tensionados, em Salvador. A apropriação das vias urbanas pela multidão não estava prevista nos ditames do EPUCS, nem em seus planos viários para a circulação e fluidez de veículos, e nem em seu entendimento de corporalidade e educação física. Assim, nesse novo formato mais participativo de carnaval, no que tange à participação, ocupação e atuação da população nas ruas, a FOBICA instaurou uma nova performance que desestabilizou uma série de parâmetros e ordenamentos de carnaval e de cidade, naquele momento.

Em Salvador, em meio às mudanças que eram pensadas para as transformações em sua infraestrutura urbana, também estava presente um certo entendimento de civismo e educação física e corporal para sua população, como parte de um imaginário idealizado, higienizado e europeizado não somente de sociedade soteropolitana, mas de nação brasileira. Essa dimensão perpassava a cidade em inúmeros aspectos, especialmente no que diz respeito aos seus espaços públicos, como praias, praças e parques, em seus usos e apropriações. O item "VI" das subcomissões criadas pela Comissão Central do Plano da Cidade do Salvador, em 1935, dizia respeito à "Parques e jardins, playgrounds [...] Praias e

---

<sup>53</sup> A Fratelli Vita foi uma empresa de refrigerantes que apoiou financeiramente o trio elétrico de Dodô e Osmar, durante alguns anos da década de 1950, mas não tiveram qualquer relação com sua criação inicial em 1951.

<sup>54</sup> Os formidáveis "Trios Elétricos". *Jornal A Tarde*, 10. fev de 1956.

cultura *Physica*" (FERNANDES, 2014, p.37), insinuando que essa dimensão já fazia parte das discussões de necessidades e diretrizes para a cidade, desde esse momento.

Num panorama mais amplo, a Constituição elaborada em novembro de 1937, durante a ditadura do Estado Novo, estabelecia a educação física como disciplina obrigatória nas escolas primárias, normais e secundárias brasileiras, e, em 1939, foi criada a Escola Nacional de Educação Física e Desporto (ENEFD), junto à Universidade do Brasil, como parte de um projeto nacionalista de nação, profundamente autoritário. Essa dimensão vai fazer parte dos estudos e planejamentos empreendidos pelo EPUCS, em Salvador, ao longo da década de 1940, mas antes de abordarmos seus planos e especificidades, é interessante pensar que, um dos projetos cruciais para a escolha de Mário Leal Ferreira para a elaboração de um plano diretor para Salvador foi a sua participação na construção do Estádio da Fonte Nova, no início da mesma década. Esse equipamento, em discussão na cidade desde a década de 1930, estava intimamente relacionado ao um projeto mais amplo pensado para a nação, e nas próprias palavras do engenheiro

[O Estádio] será sede de imensa e diversificada atividade cívica e de atletismo. Deve ser entendido, ao modo do que já se fazia na Grécia antiga, como uma praça pública, onde seja possível concentrar uma grande massa de população com o necessário conforto e segurança, para as grandes demonstrações de civismo, de religião, de política, de educação, de economia e riqueza, de poderio bélico<sup>55</sup>, enfim, para os contatos necessários e convenientes do Governo com o Povo, sempre que razões maiores de interesse público o aconselhem.

[...] [o projeto, com a] firme determinação de assegurar, à educação física e à prática dos esportes, legítimas características cívico-sociais, visará o desenvolvimento harmonioso das qualidades físicas, morais e intelectuais do indivíduo, - penhor de alegria, felicidade e eficiência, na paz, e de intrepidez e fortaleza de ânimo, nas grandes emergências. Procurará, assim, associar, intimamente, a recreação do espírito ao exercício do corpo, de modo a interessar indivíduos de todas as idades, condições sociais e educação, despertando neles o elevado e comum anseio de uma vida mais forte e digna de ser vivida.<sup>56</sup>

---

<sup>55</sup> É importante pontuar que essas discussões se deram no período da Segunda Guerra Mundial.

<sup>56</sup> Sugestões para o Departamento Estadual de Educação Física. Projeto e Memorial para o Estádio e Pavilhão de Festas. Escritório Técnico do Prof. Mário Leal Ferreira [194-] (apud FERNANDES, 2014, p.67-68).

As palavras de Mário Leal Ferreira denunciam seu entendimento em relação a muitas questões sociais e coletivas, que estavam alinhadas a um contexto político mais amplo daquele momento, e que também vão fazer parte de seus pensamentos e trabalhos para o EPUCS. Segundo Ana Fernandes, três componentes principais podem ser destacados, nesse sentido, "a moralização do corpo pelo exercício físico; o aprimoramento eugênico incorporado à raça; e a ação do Estado sobre o preparo físico e suas repercussões no mundo do trabalho" (FERNANDES, 2014, p.65-66). Assim, nos estudos e propostas do EPUCS é possível vislumbrar uma abordagem com relação ao corpo e ao civismo no sentido de sua domesticação, moralização e adequação a determinadas características e espaços considerados ideais para a população e seus usos, de maneira controlada e organizada. A fuga desses parâmetros, muitas vezes, era tida como ameaçadora ou perigosa na cidade, como pontuado por Milton Santos ao colocar que, em determinados horários no Centro de Salvador nesse período, "a circulação dos pedestres se faz sem nenhuma disciplina. Chega a se tornar perigosa, em certos lugares" (SANTOS, 2012, p.126).

O Escritório vai desenvolver uma série de equipamentos que se inserem nessa conjuntura, como parques, jardins, infraestruturas destinadas aos esportes e recreação, e "centros cívicos"<sup>57</sup> de alcance local e urbano<sup>58</sup>. Os 19 "centros cívicos" elaborados pelo EPUCS deveriam funcionar como "centros catalizadores [*sic*] das atividades sociais da população residente nos altiplanos vizinhos – as 'folhas do trevo' – ou nas encostas dos pequenos vales e grotões do entorno (SALVADOR, 1976, p. 79-80 *apud* ANDRADE, 2013, p.29). É fundamental destacar a importância desses centros, que estavam previstos em diversos bairros espalhados pela cidade e faziam parte de seu projeto de remodelação, constando em muitas plantas de zoneamento e circulação, e fazendo parte de todo um esquema mais amplo pensado para a transformação de Salvador. Ademais, é preciso pontuar que seu maior e mais importante exemplar estava

---

<sup>57</sup> Nivaldo Andrade chama a atenção para a relação entre esses centros e "Os Centros de Educação Elementar concebidos por Anísio Teixeira, Paulo de Assis Ribeiro e Diógenes Rebouças em 1948, formados por uma Escola-Parque e quatro Escolas-Classe – cuja única concretização se deu no Centro Educacional Carneiro Ribeiro (CECR) –, estiveram baseados no plano do EPUCS e no esquema do centro cívico situado no centro do "trevo", que articula e serve às quatro "folhas"/bairros; no caso, o centro cívico ficaria na Praça Conselheiro João Alfredo (Largo do Tamarineiro), no Pau Miúdo, perto do qual foi localizada a Escola-Parque do CECR" (ANDRADE, 2013, p.42)

<sup>58</sup> No que diz respeito à abordagem de Mário Leal Ferreira à topografia da cidade, é interessante comentar que os Centros Cívicos se localizavam no centro dos "altiplanos" identificados pelo Escritório nas cumeadas da cidade, e estavam interligados ao seu novo sistema viário, que lhes facilitava o acesso e comunicação.

localizado no Centro da cidade, junto à sua Base de Tráfego, reiterando não somente a importância social dessa região, mas também a própria elaboração de um plano radiocêntrico, a partir dela.

Assim, é possível perceber que a criação da FOBICA, em Salvador, em 1951, tensionou diversos elementos e diretrizes pensadas não somente pelo EPUCS para a capital baiana, mas por todo um projeto educacional e cívico mais amplo para a população brasileira, naquele momento, que atravessava de maneira fundamental o espaço da cidade, em seus usos e comportamentos. E para além dessas dimensões, a nova performance instaurada pelo trio elétrico também tensionava uma série de organizações e disciplinas estabelecidas pelo próprio carnaval até então, que em muitos aspectos também se assemelhava a algumas dinâmicas urbanas cotidianas, sobretudo nas expressões empreendidas pelas populações das classes mais altas. Muitos dos ideais empreendidos nessas diretrizes e entendimento de comportamento social terão rebatimentos durante o carnaval, em Salvador, naquele período, numa tentativa de disciplinar e ordenar muitos aspectos da festa.

Durante a ditadura do Estado Novo (1937-1945), por exemplo, pode-se destacar a existência de “Manuais Disciplinares”, expedidos pela Secretaria de Segurança Pública e amplamente divulgados em jornais soteropolitanos da época, que pretendiam orientar o comportamento dos foliões durante o carnaval, em seus mais variados aspectos e modalidades. Ademais, também vão ser listadas as localidades, como ruas e praças, que deveriam receber maior atenção e presença das forças policiais, como a Rua Chile, a Praça Castro Alves e a Avenida Sete de Setembro, regiões centrais e destinos preferidos das classes de maior poder aquisitivo da cidade, e por onde costumavam desfilar os corsos e os clubes carnavalescos. E apesar de concentrado nessas localidades, o policiamento também estava previsto em outras regiões próximas, para que “as residências dos que demandam para o centro da cidade, não sejam visitados por gatunos e ladrões” (UZÊDA, 2006, p. 244). Podem ser lidas algumas proibições como:

- 1 - Formação de cordões geralmente denominados "monômios", com propósito de forçar o trânsito público, assim como vaias, gritos estridentes e agressões a guisa de manifestação carnavalesca;
- 2 - Críticas de mascarados, grupos ou de cordões, às autoridades federais, estaduais e municipais, como a seus atos e deliberações bem assim as autoridades consulares e países que representam, aos ministros e cultos religiosos e quaisquer corporações militares;
- 3 - uso de trajes ou emblemas da Cruz Vermelha e Instituições religiosas;
- 4 - Uso de fantasias, distintivos, emblemas e boné, fitas,

golas etc. adotadas pelo Exército, Marinha, Instituições congêneres ou semelhantes aos adotados por aquelas corporações; 5 - O uso de fantasias constituídas por tangas ou calções de banho; 6 - Uso de apitos, tacas, líquidos corrosivos, confetes miúdos e o que mais possa molestar as pessoas ou danificar os veículos e bem assim tudo que for considerado nocivo à saúde pública; 7 - Emprego de confetes e serpentinas já usadas; 8 - Uso de máscaras depois das 18 horas, excetuando as meias máscaras, no corso e no recinto onde se realizam os bailes, ficando, porém, os mascarados obrigados a identificarem-se que a polícia julgue necessário; 9 - Venda de bebidas alcoólicas a menores ou pessoas já alcoolizadas, aumentando-lhe a embriagues. Os infratores serão processados como incurso no artigo 397 do CP (APEB. Secretaria de Segurança Pública, Portaria 77, 1943 apud UZÊDA, 2006, p.246).

As proibições e recomendações do ano de 1943, explicitadas no trecho acima, eram repetidas anualmente pelos jornais da cidade, e denunciam algumas das tentativas sistemáticas de imposição de diversas repressões nos carnavais, em Salvador. É notável que muitas dessas proibições eram relativas ao uso de roupas, fantasias e adereços, ingestão de bebidas e até à produção de ruídos como gritos e vaias, típicas do vocabulário e riso público carnavalesco (BAKHITIN, 2010), estando diretamente relacionadas à práticas coletivas comuns dos foliões durante a festa. Ademais, é possível perceber que essas proibições eram mais ou menos flexibilizadas a depender da expressão carnavalesca em questão, onde, por exemplo, a formação de cordões, prática empreendida majoritariamente pelas populações negras da cidade, era restringida; no entanto, mesmo sendo proibido depois das 18 horas, o uso de máscaras era permitido durante o CORSO e os bailes privados. Outro ponto merecedor de destaque no trecho extraído do manual disciplinar é o cuidado, por parte do poder público, tanto em manter a fluidez da circulação de automóveis durante a festa, quanto de conservar a integridade material desses objetos, dimensões muitas vezes afetadas pela presença da multidão na rua, denunciando a importância concedida aos mesmos.

Essas configurações serão estruturalmente transformadas, em Salvador, pela criação da FOBICA. Ao adentrar pelo meio do CORSO, ao som de instrumentos eletricamente modificados, essa figura tensionou uma série de regulamentações, disposições e hierarquias vigentes na festa até aquele momento, especialmente no que diz respeito à apropriação das ruas da cidade, por parte da multidão, provocada por essa nova invenção. Também consideramos interessante iluminar como a relação entre o investimento nos aparatos técnicos e formais do trio elétrico relaciona-se de perto com a capacidade do objeto de produzir

efeitos sobre a população. O antropólogo francês Bruno Latour irá colocá-los enquanto *actantes*, entendendo-os enquanto partícipes, determinantes e também modificadores das situações, numa configuração em que o "novo é o fato de os objetos surgirem de súbito não apenas como atores completos, mas [...] além de 'determinar' e servir de 'pano de fundo' para a ação humana, as coisas podem autorizar, permitir, conceder, estimular, ensejar, sugerir, influenciar, interromper, possibilitar, proibir etc" (LATOUR, 2012, p.109).

Retomando o processo de criação da FOBICA, é importante pontuar a relação da ideia de sua criação inicial, por Dodô e Osmar, com a passagem e efeitos da apresentação do "Clube Carnavalesco Misto Vassourinhas do Recife", por Salvador, na semana anterior ao carnaval de 1951, sobretudo no que diz respeito à relação entre o público e a ocupação do espaço da rua. À pedido da prefeitura, o grupo pernambucano de frevo, que seguia de navio para o Rio de Janeiro, fez uma parada para se apresentar na capital baiana, provocando uma algazarra inesquecível na cidade. Após ampla divulgação do evento, marcado para às 20h de uma quarta-feira, o Campo Grande recebeu um número expressivo de "curiosos ávidos em conhecer o frevo autêntico de Pernambuco" (GÓES, 1982, p.17). Osmar Macedo, um dos curiosos presentes, narrou que "O grupo iniciou a apresentação e, já nos primeiros acordes, quem estava na rua começou a pular e a segui-lo. A massa aumentava cada vez mais [...] era povo por todos os lados da fanfarra" (GÓES, 1982, p.17). Nos jornais, no dia seguinte, contou-se que:

Ao iniciar sua marcha triunfal, o Vassourinhas começou a se diluir no meio da massa humana. Daí em diante quase nada se pode fazer. Várias vezes tentaram os dirigentes da festa reajustar as linhas, paralisando o cortejo. Mas que nada! Não haveria força humana nem cordão de isolamento que pudesse isolar os embaixadores do frevo do público que enchia as ruas. Tal o aperto tal a confusão, que vários instrumentos da orquestra se danificaram e os músicos se feriram. Em vista disso e sendo impossível outra solução, ao chegar ao Largo do Teatro, a direção do Vassourinhas decidiu encerrar a passeata descendo a ladeira da Montanha, rumo ao cais do Porto [...] Disse-nos o ten. Cícero: O que aconteceu na Bahia foi algo que jamais imaginávamos. Esperávamos encontrar muita gente ao longo da ampla Avenida, mas o que aconteceu foi que a avenida apanhou tanta gente que não nos foi possível fazer cousa alguma. Logo nos primeiros metros, naquele apinhado de gente, começaram a ocorrer acidentes [...] Em vista disso, bem como a dispersão do bloco no meio do povo, acabamos por verificar ser impossível completar o desfile. O povo bahiano nos prestou uma recepção tão concorrida

tão calorosa, que jamais tivemos notícia<sup>59</sup>

Parece ter sido esse aspecto de apropriação e ebulição das ruas, por parte da população soteropolitana durante a apresentação do grupo pernambucano que, em seus efeitos, contagiou a dupla de amigos para que elaborassem uma estrutura que pudesse proporcionar uma performance, de certa forma, semelhante em Salvador, durante o carnaval. Em algumas expressões como os desfiles do CORSO de automóveis e dos préstitos dos grandes clubes, praticadas pelas classes sociais mais abastadas da cidade nos bairros centrais, é possível perceber que os foliões pedestres, muitas vezes, apertavam-se nas calçadas e nas bordas das avenidas para ver os carros passarem, numa configuração que se assemelhava à circulação urbana habitual, que destinava espacialidades e protagonismos distintos à motoristas e pedestres na cidade. Aliados aos seus "paus-elétricos" e às suas habilidades inventivas, Dodô e Osmar modificaram a FOBICA antiga que possuíam na garagem para tocar frevos pela cidade, sendo a música uma mediadora fundamental entre essas instâncias, invadiram e desorganizaram o desfile do CORSO, ativando e mobilizando uma massa dançante que os acompanhou pelas ruas, *trieletrizados*.

Se para o filósofo Vilém Flusser, "gestos novos articularão uma maneira nova de estarmos no mundo" (FLUSSER, 2014, p.79), é possível dizer que essa nova performance *trielétrica*, em suas elaborações, instaurou não somente um novo tipo de carnaval, mas uma nova maneira de se apropriar e estar na rua, criando outras possibilidades e relações tempo-espaciais. Ironicamente, a partir da reelaboração de um meio de transporte, o automóvel, que era celebrado, dentre outros motivos, pela velocidade rápida de seu deslocamento e circulação; a passagem do trio elétrico não era ditada pelo poderio técnico e mecânico de seu equipamento, e sim pelo ritmo dançante e corporal da multidão que o seguia e o acompanhava, musicalmente afetada, pelas ruas da cidade. Nesse sentido, também é interessante pensar na própria narrativa de Osmar sobre a trajetória da FOBICA, quando conta que o disco de embreagem do veículo havia quebrado no meio da Rua Chile e que o mesmo estava sem freio, com o motor desligado e "o carro andava empurrado pelo povo" (GÓES, 1982, p.19), denunciando a proximidade e os atravessamentos dentro da relação máquina-corpo-rua, primordial para a performance do trio elétrico. Diante da adversidade técnica do automóvel, que impedia sua locomoção pelos meios habituais, o mesmo foi movido pela potência da multidão que ocupava a rua projetada para

---

<sup>59</sup> O povo envolveu o "Vassourinhas" numa carinhosa recepção. *Jornal A Tarde*, 2 de fev. 1951.

ele.

Uma das mudanças mais fundamentais instauradas por essa nova figura se deu justamente nesse âmbito da apropriação da rua pela população, inclusive por parte de sua parcela mais favorecida economicamente, junto ao carro e junto à rua, dançando atrás do trio elétrico, onde "a função básica do trio elétrico é fazer dançar" (SERRA, 2009, p.37). Paulo Miguez também chama a atenção para um gesto essencial dentro dessa movimentação típica, o *pulo*, "O que quer dizer, dançam com movimentos simples e livres, executando, individualmente, uma coreografia espontânea e ímpar. Assim, "pula-se" sozinho no trio elétrico, tendo-se como único parceiro possível... a multidão que ele arrasta" (MIGUEZ, 1996, p.87). O tipo de movimentação lançada pela FOBICA é um traço essencial de sua performance, em sua nova forma de brincar e curtir o carnaval, de maneira coletiva, improvisada e participativa, num tipo de gesto "no qual se articula uma liberdade, afim de se revelar ou de se velar para o outro" (FLUSSER, 2014, p.17).

Nessa nova maneira de "pular carnaval"<sup>60</sup>, de participar e dançar na rua seguindo o trio, em gestos mais livres e desordenados, tendo como parceiros possíveis a própria multidão, uma temporalidade distinta seria provocada pelo movimento dos corpos, musicalmente afetados, onde "a dança condensa a música e dilui a arquitetura. Transforma o espaço em movimento: temporaliza o espaço" (JACQUES, 2011, p.89). Se o corpo, através da dança, transforma o espaço, a experiência da multidão dançante que ocupa as ruas modernas de Salvador, como pensadas pelo EPUCS, vai desestabilizar determinadas práticas de cidade e de festa, empreendidas naquele período, o que vai provocar até mesmo sua repressão, em determinado momento. Nesse sentido, é interessante pensar que o próprio alvoroço causado pela apresentação do Clube Vassourinhas de Recife, em 1951, diretamente relacionado à criação da FOBICA, também precisou ser contido pelos poderes públicos, com a necessidade de dispersão da massa "por motivo de segurança" (GÓES, 1982, p.18). Na notícia intitulada "Perseguição aos trios elétricos?", do jornal A Tarde, de 1958, lemos que:

A polícia resolveu combater os "trios elétricos" impedindo a sua passagem pelo principal trecho da Avenida. Essa medida se prende, ao que se acredita, ao fato da Prefeitura ter contratado os serviços

---

<sup>60</sup> Esse verbo é fundamental para entender o tipo de movimentação dos corpos atrás do trio elétrico, que alguns anos depois se consagraria pela expressão "pular que nem pipoca". Numa outra fase da festa, onde os blocos de trio, separados por uma corda, já estavam consolidados, o termo "pipoca" passou a designar os foliões que brincavam livremente pela rua, fora das cordas e desassociados de blocos.



do principal desses trios e com ele fazer a propaganda do prefeito [...] Outras fontes alegam que essa perseguição da polícia visa única e exclusivamente diminuir a aglomeração na Avenida que os “trios” provocam, para que os carros com placas de polícia e tomados emprestados a todos os órgãos federais e autárquicos possam melhor se locomover, conduzindo foliões.<sup>61</sup>

Com a ajuda do trecho jornalístico é possível apreender que a participação dos trios elétricos e da multidão que os acompanha, ao mesmo tempo em que ameaça uma ordem pré-estabelecida de cidade e de festa, com sua popularidade também desperta o interesse dos poderes públicos, em Salvador, nesse momento. A medida tomada pela polícia denuncia uma tentativa de recomposição da disciplina desestabilizada por práticas desdobradas pela trajetória de uma série de trios e dos foliões que os acompanham. Durante o carnaval, a fim de preservar a transcorrência e fluidez de outras manifestações, sobretudo as empreendidas pelas classes mais abastadas e pela política, como o desfile do CORSO e de determinado trio elétrico “principal”, contratado a serviço da Prefeitura, pretere-se a prática coletiva dos foliões transeuntes, de maneira similar ao que ocorria, no período, em relação a determinadas ordens hegemônicas do planejamento urbano.

Assim, essa configuração participativa, ao mesmo tempo em que se tornava constitutiva da performance do trio elétrico em si, atraindo milhares de foliões variados em sua trajetória, também foi o que passou a lhe gerar certas perseguições e repressões, a partir da desorganização provocada por essa figura, inclusive no que diz respeito aos tensionamentos das hierarquias e segregações sócio-espaciais anteriormente vigentes no carnaval. Autores como Paulo Miguez e Fred Góes enfatizam essa dimensão da participação popular como um elemento característico do carnaval soteropolitano após a criação da FOBICA, um dito “carnaval participação”, aspecto que a difere de outras expressões carnavalescas, empreendidas até então, não somente em Salvador. Se anteriormente haveria uma maior hierarquia e separação demarcada entre os “atores” da festa, em suas apresentações, e o público que assistia enquanto “espectador”, o trio elétrico instaurou um novo tipo de performance nas ruas, onde é “praticamente eliminada a categoria ‘público’, o caráter de ‘espetáculo’”. Com o trio elétrico a festa assume uma dimensão participativa, que vai transformar-se no traço distintivo por excelência do Carnaval baiano” (MIGUEZ, 1996, p.88).

---

<sup>61</sup> Perseguição aos trios elétricos?. *Jornal A Tarde*, Salvador, 1958

A partir dessa dimensão de participação, e da curiosidade e interesse que passou a provocar nos mais diversos públicos da cidade, o trio elétrico passou a atrair as atenções do carnaval de Salvador, desde o surgimento da FOBICA. Se, inicialmente em sua primeira aparição, ele entrou pelo meio do CORSO, o que inevitavelmente o coloca num contexto carnavalesco e cidadão atrelados à comemorações e territórios hegemônicos na cidade, com a sua popularidade, ele vai atravessar uma série de fronteiras de cidade e de festa, especialmente em seus anos iniciais. A multidão que passou a segui-lo tinha uma composição notadamente multifacetada, de pessoas de variadas idades, gêneros, raças e classes sociais, dimensão que inclusive pode ser percebida através de um olhar atento à algumas fotografias da época. O trio elétrico rompeu diversas segregações sócio-espaciais que existiam no carnaval de Salvador até então, circulando por ruas e bairros variados da capital baiana<sup>62</sup>, se tornando simbólica e culturalmente sinônimo de sua festa. Essa dimensão popular vai ser um dos fatores que impulsionaram uma certa interpretação, muito recorrente, com relação à figura, colocada como um "catalisador de diferenças sociais" (GÓES, 1982, p.21). Sobre essas transformações, Paulo Miguez coloca que

Por outro lado, o trio elétrico promove a conquista definitiva da rua ao redefinir e tornar comum a todos, sem divisões de qualquer natureza, o espaço da festa. Numa festa historicamente segmentada do ponto de vista sócio-racial, o trio elétrico inaugura um espaço absolutamente igualitário, fazendo valer, por onde passa, uma espécie de "democracia do lúdico", ou, como diz Risério (1981, p.113), "Atrás do trio instaurou-se uma espécie de zona liberada, território livre onde todas as distinções vão por água abaixo, principalmente a social". Assim, o trio elétrico rompe, radicalmente, com o conceito de espaço presente nos festejos carnavalescos da primeira metade deste século. A rigidez dos limites e sua clara percepção por todos os participantes, cede lugar a uma estrutura marcadamente flexível. O espaço carnavalesco passa a ser apropriado conjuntamente pelos participantes da festa, de uma forma completamente não hierarquizada (MIGUEZ, 1996, p.87-88).

É inegável o maior caráter participativo instaurado pelo trio elétrico, especialmente em seus anos iniciais, sobretudo no que diz respeito ao tensionamento e as subversões de uma série de questões sociais, urbanas e carnavalescas existentes

---

<sup>62</sup> Apesar de inegavelmente possuir um certo "apogeu" e maior destaque no Centro da cidade, através de muitas notícias e relatos antigos é possível verificar a existência de diversos trios elétricos que circulavam por vários bairros de Salvador, inclusive os mais populares. O próprio Orlando Campos, quando compra sua primeira carroceria trielétrica, inicialmente circulou pelas ruas de Periperi, bairro do Subúrbio Ferroviário de Salvador.

até aquele momento. Ele proporcionou um novo formato de festa, sobretudo em comparação às modalidades anteriores empreendidas pelas classes sociais mais abastadas, como o desfile do CORSO de automóveis, nos bairros centrais de Salvador. No entanto, também é importante abordar alguns outros aspectos e perspectivas sobre a criação da FOBICA, em suas possibilidades e contextos, que complexificam a leitura recorrente sobre essa figura, para entender seus desdobramentos nos anos seguintes.

O evento de sua criação e aparição, na desorganização e subversão que causou, não pode ser dissociado de seus promotores e atores principais, ambos homens brancos de classe média que possuíam seus privilégios e liberdades no cenário urbano, que também se rebatem no carnaval. Numa nota de jornal, às vésperas dos festejos de 1952, lemos que "Como nos anos anteriores, o carro que conduz a 'Dupla Elétrica' constituída do sr. Osmar Macedo e Dodô, este ano promete com novas surpresas sacudir a Rua Chile com os dedos mágicos da dupla mais conhecida dos meios aristocráticos da cidade"<sup>63</sup>, insinuando um certo pertencimento não somente da dupla de amigos, mas do próprio trio elétrico, à esse contexto social, urbano e carnavalesco soteropolitano. Não é impossível pensar que, se empreendida em outro local, por outros atores, a FOBICA poderia ter sido alvo de retaliações, repressões e perseguições mais severas, desde sua primeira aparição, talvez nunca se tornando o trio elétrico que viria a ser.<sup>64</sup>

A própria dimensão de apropriação da rua durante o carnaval, ao som de músicas, um de seus traços distintivos, já era percebida, num outro formato e configuração, em expressões carnavalescas empreendidas pelas populações negras de Salvador, como os cordões e as batucadas<sup>65</sup>. Também é imprescindível destacar a criação do afoxé "Filhos de Gandhi" nesse contexto, em 1949, apenas dois anos antes da FOBICA. Sobre a coincidência temporal, Antônio Risério

---

<sup>63</sup> A Dupla Elétrica no Cortejo Carnavalesco. *Jornal A Tarde*, 22 de fev. 1952

<sup>64</sup> É interessante retomar a perseguição com relação ao entrudo de rua, na virada dos séculos XIX e XX, e as represálias constantes à comemorações empreendidas pelas populações negras da cidade no espaço da rua, nos mais diferentes momentos do carnaval, aspectos melhor abordados no capítulo 2, CORSO.

<sup>65</sup> Uma série de outras expressões são criadas nesse mesmo momento, inclusive escolas de samba, que existiram em Salvador até a década de 1960. Também podem ser citados os cordões, como os "Mercadores de Bagdad", fundado em 1953, prática se caracterizava por desfiles em determinadas regiões ocupadas, majoritariamente, pelas classes sociais de menor poder aquisitivo, que desfilavam ao som de batucadas e utilizavam uma corda protetora que delimitava o espaço dos integrantes. É interessante que a corda será utilizada com o trio elétrico num outro contexto, o da criação dos blocos, para segregar socioeconomicamente as pessoas no espaço da rua.

coloca que "o acaso que assim reúne, cronologicamente, as duas expressões mais características do carnaval da Bahia: afoxés e trios elétricos" (RISÉRIO, 1981, p.52), mas o afoxé nunca desfrutou do mesmo prestígio ou visibilidade do trio elétrico, ao longo de todas essas décadas.

O Filhos de Gandhi foi fundado por estivadores do porto, na Cidade Baixa, sendo composto essencialmente por homens negros. Goli Guerreiro conta que a ideia nasceu durante uma greve nos portos ingleses, que deixou os estivadores sem trabalho por alguns dias e, após terem notícias do assassinato de Mahatma Gandhi, "o ócio gerou a ideia de organizar um grupo para desfilar no carnaval e, como quase todos os trabalhadores da estiva eram adeptos do candomblé<sup>66</sup>, o modelo afoxé se encaixava bem no perfil do grupo [...] que saiu com quarenta homens que tinham fama de feiticeiros e valentões" (GUERREIRO, 2010, p.73). A escolha do nome do grupo denuncia, de antemão, uma certa posição anticolonialista, naquele momento, homenageando o líder indiano Mahatma Gandhi, poucos meses após seu assassinato.

Os pensamentos de Gandhi também se relacionam intimamente aos preceitos do afoxé: "*ahimsa* (não-violência) e *satyagraha* (palavra-montagem inventada por Gandhi para designar a ação não-violenta, orientada pela verdade). No Filhos de Gandhi vigora *ahimsa* - é o que está já na sua cor branca, a cor da paz, serena vibração de Obatalá, orixá funfun. E seu desfile, em pleno caos carnavalesco, é tranquila *satyagraha*" (RISÉRIO, 1981, p.52-53). O grupo também proibia a participação de mulheres no desfile e a ingestão de bebidas alcoólicas durante o trajeto.<sup>67</sup> No entanto, apesar dos preceitos de paz e da não-violência, o grupo sofreu tentativas de perseguição desde seu primeiro desfile, justamente pela escolha de seu nome:

Contam os mais velhos que, em seu primeiro ano de existência, o afoxé desfilou na marra, em meio a tumultos. É que havia navios

---

<sup>66</sup> "Acho bonita e curiosa, também, a maneira como a efígie de Gandhi foi entronizada no cortejo carnavalesco do afoxé. Ela passou a ocupar um lugar interessante. Conta Edison Carneiro que, em sua origem, os afoxés desfilavam levando um boneco (carregado por um adolescente que se deslocava em movimentos livres pelo cortejo), chamado 'babalotim' (do iorubá: babá (pai) + otim (cachaça) = o 'pai da cachaça'). Pois bem: o retrato do Mahatma Gandhi foi incorporado ao desfile carnavalesco do afoxé, em substituição à representação tradicional do 'babalotim'" (RISÉRIO, 1981, p.52).

<sup>67</sup> "Segundo eles, a combinação 'bebida + mulher' era explosiva e não se adequaria à ética do grupo". No entanto, a autora chama a atenção para o fato de que "foram as mulheres, no entanto, mais especificamente as prostitutas do cais do Porto, que ajudaram a providenciar a indumentária dos membros do Gandhi. Seus lençóis brancos serviram de turbante e seus vidros de alfazema foram utilizados como banho de cheiro" (GUERREIRO, 2010, p.73).

ingleses no cais de Salvador, e as autoridades baianas quiseram impedir a apresentação do afoxé no carnaval, vindo, naquela homenagem afrobaiana a Gandhi, uma agressão ao Reino Unido - ainda mais que os Filhos de Gandhi fora fundado por pessoas ligadas ao sindicato dos trabalhadores das docas (RISÉRIO, 1981, p.52).

A percussão dos agogôs e atabaques que ecoa do tapete branco que ocupava o asfalto negro da cidade durante o desfile do Filhos de Gandhi não parecia ser páreo perante a potência técnica, estética e sonora do trio elétrico, e assim o afoxé foi profundamente afetado pelo crescimento e popularidade de seu contemporâneo, ocasionando em sua quase desapareição. A situação foi revertida, especialmente, dado o retorno do exílio de Gilberto Gil, no início da década de 1970, reformulando o grupo em muitos aspectos<sup>68</sup>. Essa mesma chegada e reformulação irá movimentar, profundamente, o cenário do carnaval afrobaiano que, aliado a um panorama mais complexo de acontecimentos, trouxeram reverberações profundas e importantes para o carnaval de Salvador.<sup>69</sup>

O início da década de 1960 marca o fim do que se convencionou chamar, por parte de alguns autores como Paulo Miguez e Fred Góes, de "primeira fase do Trio Elétrico". Após o falecimento do sogro de Osmar, Armando Meireles, grande incentivador da empreitada, em 1961, pela primeira vez em dez anos, a dupla de amigos Dodô e Osmar decide não desfilar no carnaval e assim, o ano de 1960 marca o último ano em que desfila o "Trio Elétrico de Dodô e Osmar" propriamente dito<sup>70</sup>. Para o carnaval de 1961, a dupla de amigos vende sua carroceria *trielétrica* para Orlando Campos, rapaz que costumava animar os carnavais do bairro de Periperi, no Subúrbio Ferroviário de Salvador, e que será responsável, junto ao seu Trio Elétrico Tapajós, por implementar uma série de transformações, em diversos aspectos, no trio elétrico e também no carnaval de Salvador.

<sup>68</sup> O retorno do exílio de Gilberto Gil e a reformulação do afoxé Filhos de Gandhi é melhor abordado no capítulo 1, CAETANAVE.

<sup>69</sup> Goli Guerreiro coloca que "de todos os antigos afoxés que a Bahia conheceu ao longo do século, somente o Gandhy se mantém vivo e fiel a todos os elementos rituais, reafirmando continuamente a relação visceral entre o carnaval negro de Salvador e o candomblé, além de servir de inspiração para vários novos afoxés" (GUERREIRO, 2010, p.77).

<sup>70</sup> A dupla retorna ao carnaval baiano no ano de 1974, mas numa outra conformação. Junto a outros familiares, especialmente Armando Macedo, músico conhecido como Armandinho, filho de Osmar, retornam com o "Trio Elétrico de Armandinho, Dodô e Osmar". A volta, segundo Góes, pretendia "preparar os ânimos dos saudosos foliões para o carnaval seguinte, de 1975, quando serão comemorados os 25 anos de existência da manifestação" (GÓES, 1982, p.60). Desconfiamos que foi justamente esse evento, o carnaval de 1975, que fez convencionar-se o ano de criação da FOBICA de 1951 para 1950. Adolfo Nascimento, Dodô, faleceu poucos anos depois dessa comemoração, em 1978, e Osmar Macedo faleceu em 1997.

As linhas de bonde param de circular na cidade em 1961, mesmo ano em que é inaugurada a sua primeira estação rodoviária (SAMPAIO, 1999). Em 1962, além do primeiro desfile do Trio Elétrico Tapajós, patrocinado pela empresa de refrigerantes Coca-Cola, é realizado o primeiro concurso de trios elétricos, organizado pela Prefeitura Municipal, e criados os primeiros "blocos de trio"<sup>71</sup>, insinuando a forte adesão da população à nova prática, assim como a inserção desse objeto numa outra lógica, mais institucionalizada, que aos poucos modificará essencialmente uma de suas premissas mais importantes: a participação popular

Assim, o trio elétrico vai paulatinamente concentrando as atenções do carnaval soteropolitano, inclusive em termos espaciais e de público, no Centro da cidade, dimensão que, desconfiados que tenha atingido seu apogeu mais de vinte anos depois da criação da FOBICA, se desenvolvendo durante a década de 1970, especialmente após a CAETANAVE. A frequência e popularidade de outras comemorações serão tensionadas pela presença cada vez maior no espaço da rua, que se tornou objeto de desejo e de disputa, das mais diferentes classes sociais. Aos poucos, o crescimento do trio elétrico, em todos os sentidos, foi ocasionando numa sistematização cada vez maior de percursos, horários e locais desses desfiles, por parte dos poderes públicos, numa tentativa de maior organização e centralização dos festejos, inclusive no que diz respeito à contenção e administração da multidão dançante que crescia vertiginosamente ano após ano, interessada em seguir atrás dele.

Se, inicialmente, o trio chamava atenção de um público mais plural, com a presença de foliões de distintas idades, raças e classes sociais, com sua popularidade, sobretudo a partir da década de 1970, essa dimensão vai sendo modificado por uma outra lógica, de caráter marcadamente empresarial, e frequentemente mais segregador. Nesse sentido, a CAETANAVE, elaborada por Orlando Campos "Tapajós" para o carnaval de 1972, será um ponto de inflexão fundamental nessa transformação, ao lançar outros contornos e dar outra visibilidade para essa figura. A relação máquina-rua-corpo será transformada fundamentalmente, sobretudo em termos de escala, uma vez que nesse novo cenário *trielétrico*, o carro antigo, que parecia ser engolido e levado pelo povo, vai ser substituído por caminhões e outros maquinários cada vez maiores,

---

<sup>71</sup> Incentivadas pela presença do trio elétrico, pessoas de classe média e alta começam a aderir mais expressivamente ao carnaval de rua da cidade, e começam a organizar os blocos de trio, separados por cordas, adotando, ironicamente, um item proveniente de outra expressão carnavalesca, os cordões (MIGUEZ, 1996).

que, de certa forma, o distanciavam, aos poucos, de seus parceiros e essências iniciais, junto à multidão na rua.

Em entrevista, no início da década de 1980, Osmar conta que "custo a crer que minha ideia e de Dodô, de sair às ruas no carnaval tocando músicas, fosse terminar numa coisa tão sofisticada" (MACEDO, Osmar *apud* GÓES, 1982, p.104), insinuando que a dupla não imaginava a proporção que tomaria a figura em seu planejamento inicial, na criação da FOBICA, em 1951. E como o automóvel, em relação a determinadas práticas urbanas, o trio elétrico também tensionou uma série de práticas empreendidas no carnaval e sua relação com Salvador. Segregações e hierarquias sócio-espaciais, vigentes na cidade e nos carnavais anteriores, foram tensionadas por esse novo formato de festa que, se por um lado, afirmava-se como experiência de maior caráter popular e massivo, por outro silenciava expressões que não sobreviveriam à sua potência multitudinária, técnica, estética, sonora e visual. Se o carnaval é uma festa que marca uma certa inversão de valores e tradições na praça pública (BAKHTIN, 2010), o trio elétrico, em sua reelaboração e quase resposta metafórica ao automóvel e ao urbanismo rodoviarista, não deixa de ser, ao seu modo, um grande exemplar da festa. Deste modo, o trio elétrico, nesse momento, assim como a própria conjuntura carnavalesca, podem ser abordados enquanto desestabilizadores de lógicas dominantes no contexto dos fazeres da cidade, do urbanismo e do próprio carnaval. Após a FOBICA, Salvador e seu carnaval jamais seriam os mesmos, diante da potência da ativação das ruas, pela multidão que vai atrás do trio elétrico.

\*\*\*



**BENÇÃO**





Seria também às vésperas do carnaval de 1981, mais precisamente na quinta-feira que antecede o carnaval, que eu teria a oportunidade de assistir, pela primeira vez, um dos mais impressionantes espetáculos de sincretismo cultural que tem lugar em Salvador. Esse espetáculo ocorre desde os anos 50, embora seja de conhecimento somente dos moradores da Ribeira. Trata-se da bênção do trio elétrico de Dodô e Osmar diante da Igreja do Bonfim.

Tão logo o caminhão fica pronto para fazer o carnaval, e isso ocorre geralmente na madrugada do sábado ou da sexta-feira gorda, o gigantesco veículo é levado para a porta da Igreja do Bonfim e lá é testado o som e os mecanismos de iluminação. O espetáculo tem início com todos os músicos a postos, sobre o caminhão iluminado, executando o Hino do Senhor do Bonfim para então começarem a tocar, sob a proteção sagrada, o profano repertório.

Logo nos primeiros acordes pode-se observar o início de um outro espetáculo: a saída, ainda em trajes de dormir, dos moradores das proximidades da igreja que, às centenas, abandonam suas casas já pulando ao ritmo do trio.

O mais curioso desse espetáculo é a perfeita simbiose que inexplicavelmente se estabelece entre a majestosa construção sacra, permanentemente iluminada por milhares de pequenas luzes coloridas, e o trio elétrico que, parado diante da igreja, igualmente iluminado, parece ser parte integrante do cenário. Naquele momento ritual as fronteiras do sagrado e profano redimensionam-se. Uma estranha energia ocupa o espaço e o universo carnavaliza-se.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> GÓES, 1982, p.110.

Atrás do Trio Elétrico

Percursos histórico-urbanos através de carnavais em Salvador

A narrativa acima foi escolhida para a parte final desta dissertação, dentre outras razões, porque através dela somos capazes de vislumbrar uma pequena nuance da complexidade da relação entre o trio elétrico e Salvador. A trajetória do trio se imbrica à trajetória da própria cidade, faz parte constitutiva dela, de suas histórias, de suas ruas, de suas praças, de suas paisagens e até de suas igrejas, uma vez que o profano carnaval é sagrado na Bahia. É profundo, sincrético e bonito o significado do percurso do trio elétrico de Dodô e Osmar até a Igreja do Bonfim, diante da imensidão da Colina Sagrada, como quem pede um passe, *à guisa de uma benção*, para aventurar-se pela cidade, em mais um carnaval: "Aos Teus pés, que nos deste o direito / Aos Teus pés, que nos deste a verdade / Canta e exulta num férvido preto / A alma em festa da Tua cidade".<sup>1</sup>

Mas se por um lado, a festa transformou-se irremediavelmente após a criação inusitada de Dodô e Osmar, em 1951, por outro lado, passados mais de setenta anos da invenção da FOBICA, muitas foram as alterações de percursos que atravessaram e modificaram a trajetória do trio elétrico, do carnaval, e também da cidade. Ainda em finais da década de 1970, sobretudo após o sucesso da CAETANAVE, outros engendramentos empresariais passam a dominar, cada vez mais, o trio e sua performance, tendo progressivamente mais força na festa. No final da década de 1970, são criados os primeiros "blocos de trio" privados, já com o objetivo de apartar a figura de sua parceira das ruas: sua multidão plural. Os trios elétricos passaram a circular espacialmente separados do restante do público, em horários e percursos cada vez mais cronometrados e delimitados no espaço da cidade, sem muita possibilidade de fuga ou improviso de suas práticas. Além das cordas<sup>2</sup> que limitam seu perímetro, os blocos também contam com vestimentas padronizadas para seus foliões pagantes, que inicialmente vestiam mortalhas e depois abadá<sup>3</sup>, numa conformação que reduz a própria criatividade da festa, em suas possibilidades de alteridade e inversão de papéis, em máscaras e fantasias, dimensões tão características do carnaval.

Com a quantidade numerosa de trios elétricos, que sobrecarregava alguns locais clássicos como a Avenida Sete de Setembro; aliado aos novos desejos empresariais que se instalavam sobre carnaval soteropolitano e que buscavam um outro espaço para sua

---

<sup>1</sup> Trecho do Hino ao Senhor do Bonfim.

<sup>2</sup> As cordas são sustentadas por pessoas contratadas pelos blocos, popularmente chamadas de "cordeiros", que além de segurá-las, controlam e fiscalizam o fluxo de entradas e saídas dos foliões. O trabalho é exaustivo, mal remunerado e uma grande questão social do carnaval soteropolitano.

<sup>3</sup> Ironicamente, "abadá" é uma palavra iorubá, que se refere a um tipo de túnica ou vestimenta branca, utilizada inclusive em rituais religiosos.

ocorrência, sobretudo após a ascensão mercadológica do ritmo musical baiano *Axé Music*, no final da década de 1980, muitos desses novos "blocos de trio" começaram a migrar para outras regiões da cidade, tensionando o carnaval no Centro. Os desfiles se concentraram, notadamente, na Avenida Oceânica, na orla, sobretudo no trecho compreendido entre o Farol da Barra e o Morro do Cristo (MIGUEZ, 1996), culminando no estabelecimento desse circuito<sup>4</sup>, de maneira oficial no carnaval de Salvador, no início da década de 1990. É interessante destacar que alguns aspectos urbanos foram essenciais para o vislumbre dessa nova região potencial, sobretudo suas vias mais alargadas, sua grande quantidade de hotéis e seu apelo visual da praia.<sup>5</sup>

Os desdobramentos provocados pelo circuito Barra-Ondina, como ficou conhecido o novo percurso, acarretaram em mudanças radicais no carnaval de Salvador e no trio elétrico e, em 2005, a festa baiana foi considerada pelo livro dos recordes *Guinness Book* como "o maior carnaval de rua do mundo". Não é que o novo circuito seja inteiramente inovador em suas bases e premissas mais profundas, mas a maneira e a proporção com que ele foi se instalando - e também se espalhando - sobre o espaço da cidade é diferente de seus formatos anteriores. Esse outro momento de carnaval estará relacionado a outro tipo de planejamento de cidade e de festa, e será atravessado por uma série de outros fatores, sobretudo após a grande proliferação de patrocínios de empresas privadas, especialmente cervejeiras, e a relação com os veículos midiáticos<sup>6</sup>, inserindo-o numa outra lógica que irá reconfigurá-lo e re-ordená-lo<sup>7</sup>, ao abordar a festa em seu aspecto empresarial e mercadológico, que movimentou cifras volumosas<sup>8</sup> todos

---

<sup>4</sup> Atualmente, os percursos oficiais por onde circulam os trios elétricos durante o carnaval são chamados de circuitos. Destacam-se três deles: o circuito da Avenida, ou Osmar, na Avenida Sete de Setembro; o circuito Barra-Ondina, ou Dodô, na orla; e o circuito do Pelourinho, ou Batatinha, de menor dimensão, onde se apresentam bandas de marchinhas e trios elétricos menores.

<sup>5</sup> É interessante comentar a reforma urbana recente no trecho, em que é possível vislumbrar a interferência do carnaval em diversos parâmetros projetuais adotados, uma vez que a Avenida Oceânica, durante 1 semana do ano, é tomada por milhões de foliões, grandes trios elétricos e demais infraestruturas relacionadas à festa. A ausência de equipamentos fixos e vegetações de grande porte, facilitando suas retiradas para o carnaval, assim como a melhor visibilidade do espaço para as câmeras; o novo piso compartilhado instalado, que facilita o trânsito da multidão, são alguns dos indicadores.

<sup>6</sup> Desconfia-se que um dos principais fatores para a ênfase no novo circuito da Barra-Ondina se deu em sua melhor adequação e visibilidade, interesses importantes para a instalação de estruturas televisivas.

<sup>7</sup> Dentre uma série de instituições e associações que surgem, relacionadas ao carnaval, destacam-se: Associação dos Blocos de Trio (1988); Conselho Municipal do Carnaval (1990); Casa do Carnaval (1993), órgão técnico administrado pela EMTURSA; e posteriormente Associação Baiana dos Camarotes (2006) (SILVA, 2019).

<sup>8</sup> Segundo Miguez (1996), as cifras arrecadadas pelos blocos de trio seriam um mistério no carnaval soteropolitano, já que as associações não divulgavam seu arrecadamento. A grande movimentação financeira chegou a chamar a atenção da Receita Federal brasileira, onde "a Receita Federal está investigando as contas de nove entidades carnavalescas, sem fins lucrativos,

os anos, na tessitura de uma complexa relação entre economia e cultura (SILVA, 2019).

Alguns autores, como Manoel José de Carvalho (2013), falam sobre o estabelecimento de uma "cidade efêmera do carnaval" sobre a cidade cotidiana de Salvador, devido a tamanha mobilização e transformação que a capital baiana sofre anualmente, em diversos aspectos, especialmente na região que compreende o novo circuito, devido a sua dimensão megalomaniaca nas últimas duas décadas. A organização espacial da cidade começa a ser planejada e executada meses antes do início da festa. Uma série de estruturas, aliadas a todo o maquinário, mão de obra e demais componentes necessários para que as mesmas se ergam e operem, invadem o cenário de Salvador, incorporando-se à paisagem cotidiana da cidade-carnaval. Nessa relação, muitas vezes, direitos da população como o de ir e vir e o acesso a determinados locais como calçadas, ciclovias, praças, praias e quadras de esporte são cerceados pela megalomania atual, numa ironia aos propósitos de uma festa que, em seu âmago, se propõe como ativadora do encontro coletivo de pessoas no espaço público urbano.

A construção de palanques e arquibancadas efêmeras nas bordas das ruas, para assistir à passagem dos trios elétricos, não é uma novidade em Salvador<sup>9</sup>. No entanto, a partir do final da década de 1990, em conjunto ao desenvolvimento do novo circuito da Barra-Ondina, surge um novo elemento que merece destaque por ser um dos responsáveis, senão o maior responsável, tanto pelos grandes transtornos urbanos desencadeados pela montagem da cidade-carnaval, quanto por um certo ofuscamento do próprio trio elétrico: o *camarote*. Segundo o dicionário Aurélio, o substantivo camarote tem origem no teatro, algo como um "compartimento especial destinado aos espectadores". Mas para além de um suporte privilegiado para assistir a rua, com o passar dos anos, eles se converteram em megaestruturas privadas<sup>10</sup> que abarcam, além de boa parte da mídia, uma série de serviços e experiências como espaço gourmet, salão de beleza, spa e até shows privados dentro do próprio carnaval.<sup>11</sup>

---

mas de grande rentabilidade. "Recebemos denúncias contra dirigentes que estão aumentando o patrimônio pessoal, descaracterizando o caráter filantrópico das entidades", explica o Delegado da Receita Federal (...). Outra forma (de sonegação) é o patrocínio não declarado ou parcialmente declarado, que navega invisível aos olhos da Receita, mas que explode em publicidade aos olhos do público." (Bahia Hoje, 25-4-1994, apud MIGUEZ, 1996, p.124)

<sup>9</sup> Interessante retomar as reclamações dos comerciantes sobre as cadeiras dispostas na Avenida Sete de Setembro durante o carnaval, abordadas no capítulo 3, FOBICA.

<sup>10</sup> Por um dia de festa em alguns dos maiores e mais populares camarotes, chega-se a cobrar valores equivalentes a mais de dois salários mínimos.

<<https://www.ibahia.com/carnaval2023/de-r-190-a-r-3-mil-confira-os-valores-dos-camarotes-no-carnaval-de-salvador-em-2023>> Acessado em 26 de abr. 2023.

<sup>11</sup> É interessante pontuar que um dos primeiros camarotes que se estabeleceu sobre o novo circuito da Barra-Ondina, e que existe até hoje, de acesso exclusivo para convidados, é o "Camarote Expresso 2222", de propriedade de Gilberto Gil.

Essas estruturas, em conjunto ao panorama mais amplo do modelo atual de festa, tem desencadeado uma séria crise no carnaval de Salvador, que atravessa fundamentalmente o próprio trio elétrico, até então seu maior protagonista, uma vez que esses camarotes converteram-se em verdadeiras festas privadas dentro da festa, rememorando os tempos dos bailes nos clubes, tensionando a ocupação do espaço da rua pela multidão, esvaziando o carnaval no Centro da cidade. Percebe-se um esgotamento desse modelo atual e prejudicial de festa e se torna urgente sua revisão, sobretudo quando se discute a transferência de circuitos para outra região de Salvador<sup>12</sup>, numa perda cultural significativa para um evento que há tanto tempo se relaciona e se desenvolve de maneira imbricada à cidade, tendo em diversos marcos urbanos como a Praça Castro Alves e a Avenida Sete de Setembro, símbolos, entidades e espaços constituintes de seu carnaval.

No entanto, na contramão desses acontecimentos, sempre existiram - e existirão - diversas iniciativas que contrapõem, reelaboram, desviam e resistem às ordenações e hegemonias estabelecidas. Apesar de, ao longo das décadas, diversos artistas baianos terem promovido desfiles de blocos sem cordas, como Carlinhos Brown e Daniela Mercury; é relevante destacar a atuação da banda BaianaSystem, criada em 2009, no que diz respeito ao questionamento, atualização e reestruturação de muitas configurações do carnaval baiano, que tocam, em especial, a figura do trio elétrico. De antemão, o próprio nome da banda denuncia sua afiliação musical e carnavalesca: junção da guitarra baiana, descendente dos paus-elétricos criados por Dodô e Osmar antes mesmo do trio, e o "*sound system*".

A bordo de seu Navio Pirata, nome do trio elétrico de pequena dimensão da banda que só desfila sem cordas, Baiana participa do carnaval de Salvador desde 2010, mas ganhou maior fôlego e projeção em 2013 e, desde então, arrasta uma multidão de *pipocas*<sup>13</sup>, apelido dado aos foliões que curtem os blocos do lado de fora das cordas, denunciando, ademais, que a falência de um certo modelo nunca será capaz de esgotar a potência criativa da festa. As iniciativas da banda<sup>14</sup> são uma fagulha sobre possíveis

---

<sup>12</sup> Nos anos recentes, sobretudo devido ao incômodo gerado à população residente pela megalomania atual da festa, tem se discutido a transferência do circuito da Barra-Ondina para uma região mais afastada do centro em Salvador, próxima ao novo Centro de Convenções. Disponível em: <<https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2022/06/10/bruno-reis-fala-estudo-de-mudanca-do-circuito-barra-ondina-para-a-orla-do-centro-de-convencoes-possibilidade-concreta-e-real.ghtml>> Acesso em: 26 de abr. de 2023.

<sup>13</sup> As imagens e vídeos impressionam: <[https://www.instagram.com/reel/Col2xXFOBLA/?utm\\_source=ig\\_web\\_copy\\_link](https://www.instagram.com/reel/Col2xXFOBLA/?utm_source=ig_web_copy_link)> Acessado em 26 de abr. 2023.

<sup>14</sup> É interessante citar o episódio ocorrido no carnaval de 2017, quando a banda e o seu público fizeram um protesto "Fora Temer!" durante o carnaval, pelo afastamento de Michel Temer

caminhos não somente para o carnaval soteropolitano, mas para o próprio trio elétrico em si, uma vez que seu tamanho reduzido, quando comparado à outros modelos atuais, possibilita uma maior proximidade e interação com o público, além da possibilidade de sua inserção e circulação em outros espaços.

No entanto, percebe-se que, à medida em que se popularizam, muitas dessas práticas que anteriormente eram desvios ao cenário padrão dominante, sofrem tentativas de apreensão por essa mesma lógica, demonstrando como o que foi e é considerado hegemônico no carnaval é mutável e fluido. Em Salvador, na década recente, houve uma mudança significativa de postura, por parte dos poderes públicos, com relação ao carnaval, sob um discurso de “maior democratização” e até de apropriação do espaço da rua durante a festa<sup>15</sup>, com o paulatino incentivo aos blocos sem corda, muitos dos quais patrocinados pela própria Prefeitura ou Governo do Estado, e até de uma certa retomada dos carnavais nos bairros. Esse movimento é complexo e possui muitas camadas de entendimento. Se existe o discurso do “abaixar as cordas” nos circuitos, também há o fortalecimento dos camarotes privados, cada vez maiores, e o empreendimento de carnavais nos bairros diz respeito à regiões essencialmente periféricas.<sup>16</sup>

Em 2014, foi criado pela Prefeitura o *Furdunço*<sup>17</sup>, que ocorre no último domingo antes do carnaval e que marca esse outro momento da festa e de sua relação com a cidade, com o desfile de trios elétricos de menor porte do que os convencionais, semelhantes ao Navio Pirata, e apresentação de músicos de visibilidade local. Uma vez que o

---

da Presidência da República. Na época, o presidente do Conselho Municipal do Carnaval de Salvador (Comcar) defendeu a punição do grupo, como mostra a reportagem “Comcar diz que BaianaSystem pode ficar de fora do Carnaval 2018 após ‘Fora Temer’”. Disponível em: <<https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/comcar-diz-que-baianasystem-pode-ficar-de-fora-do-carnaval-de-2018-apos-fora-temer/>> Acesso em: 26 de abr. de 2023.

<sup>15</sup> O tema do carnaval de Salvador em 2016 foi “Vem pra Rua”, que marcou uma ruptura significativa em relação aos temas anteriores, que costumavam promover homenagens como “Homenagem à Axé Music” (2015), “Homenagem aos blocos Afro” (2014), “Homenagem à guitarra baiana” (2013). Nessa conjuntura, é importante destacar a atuação de Antônio Carlos Magalhães Neto, prefeito da cidade à época, responsável por muitas articulações

<sup>16</sup> Podem-se citar carnavais promovidos nos bairros de: Cajazeiras, Periperi, Itapuã, Liberdade, Boca do Rio, Piatã, Pelourinho, Pau da Lima, Plataforma. A localização desses bairros, distantes dos circuitos considerados oficiais da festa, insinua uma possível relação entre essa implantação com o movimento de “abaixar as cordas”. <<https://www.salvadorabahia.com/experiencias/carnaval-nos-bairros/>> Acessado em 26 de abr. 2023.

<sup>17</sup> Ao anunciar a segunda edição do Furdunço, em 2015, o prefeito de Salvador, Antônio Carlos Magalhães Neto, defendeu o projeto: “Não tenho dúvida nenhuma que o movimento do futuro do Carnaval de Salvador passa pela consolidação do Furdunço”. Na mesma linha, o presidente da Empresa de Turismo da Prefeitura de Salvador, Isaac Edington, complementou que a “[...] retomada do Carnaval do passado era uma necessidade para [...] um novo Carnaval. Uma folia aberta e sem cordas”. Disponível em <<https://www.ibahia.com/salvador/futuro-carnaval-de-salvador-passa-pelo-furdunco-diz-acm-neto>> Acesso em: 26 de abr. de 2023.



carnaval é marcado por uma presença significativa de turistas, é interessante que os eventos anteriores às datas oficiais da festa<sup>18</sup> contam com a participação de um público essencialmente baiano. Se, posteriormente, o novo circuito da Barra-Ondina foi nomeado de "Dodô" e o antigo circuito da Avenida Sete de Setembro de "Osmar", em homenagem aos inventores do trio elétrico, ironicamente, ao fazer o percurso inverso Ondina-Barra, o circuito do Furdunço foi nomeado como "Orlando Tapajós", figura decisiva justamente para o desenvolvimento e amplificação do trio elétrico enquanto negócio empresarial.

É importante destacar que esse movimento da capital baiana faz parte de um panorama mais amplo no contexto do carnaval brasileiro, com uma certa reconfiguração e retomada de um "carnaval de rua" com maior participação em muitas cidades como São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, que nos últimos anos receberam milhões de foliões para curtir a festa. Esse cenário também é interessante para pontuar que esse crescimento, de certa forma, demanda a elaboração de aparatos urbanos de planejamento para que a festa possa coexistir em harmonia com a cidade, seja em suas atividades cotidianas ou no asseguramento da transcorrência do próprio carnaval em si, evento urbano de grande porte e mobilização.

Numa missa católica celebrada na terça-feira do dia 14 de fevereiro de 2023, na Igreja Nossa Senhora do Rosário dos Pretos, localizada no Pelourinho, às vésperas do carnaval, cantou o padre em sua homilia<sup>19</sup>: "Eu vou / Atrás do trio elétrico vou / Dançar ao negro toque do agogô / Curtindo a minha baianidade nagô, oh / Eu queria / Que essa fantasia fosse eterna / Quem sabe um dia a paz vence a guerra / E viver será só festejar", trecho da música "Baianidade Nagô"<sup>20</sup>, sucesso clássico dos carnavais soteropolitanos, lançado na década de 1990. Após pedir paz e tranquilidade para o carnaval que se aproximava e abençoar a realização de uma grande festa para celebrar a vida, o padre Lázaro Muniz puxou o coro do cântico popular que foi entoado pelos fiéis, acompanhados pelo ritmo da percussão e dos agogôs que ecoavam dentro da igreja.

---

<sup>18</sup> Podem ser citados eventos como o "Fuzuê", no sábado anterior ao carnaval, o "Furdunço", no domingo anterior, o "Pipoco", na terça-feira anterior, e o "Habeas Corpus", na quarta-feira anterior. O inchaço do calendário festivo é uma das principais reclamações dos moradores residentes, uma vez que as ruas e demais espaços da cidade ficam mobilizadas para a festa durante meses, e nos dias de evento há o agravante da interrupção dos fluxos de tráfego.

<sup>19</sup> A notícia e o respectivo vídeo da missa estão disponíveis em: <<https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/padre-canta-baianidade-nago-em-missa-em-salvador-respeito-ajuda-na-evangelizacao/>> Acessado em 26 de abr. 2023.

<sup>20</sup> A música "Baianidade Nagô" foi composta pelo baiano Evandro Rodrigues, em 1992. Sucesso dos carnavais soteropolitanos, a canção já foi gravada por diversos artistas da *Axé Music*, como a Banda Mel, Daniela Mercury, Netinho, Ricardo Chaves, Ivete Sangalo, entre outros.

É preciso lembrar de reafirmar a potência do carnaval, da máquina do trio elétrico em seu encantamento próprio, em suas possibilidades criativas de subversão e de ativação das ruas pelo coletivo, dimensões muitas vezes esquecidas ou abafadas pela atual configuração hegemônica da festa. Nem vilão e nem herói, nem sagrado e nem profano, com esta dissertação não se pretende reiterar uma mitificação construída ao redor da figura do trio ao longo das últimas décadas, mas, em certa medida, profaná-la (AGAMBEN, 2007), ao iluminar algumas de suas complexidades e, do mesmo modo, entender em que medida esse objeto, por outro lado, profanou, subverteu e se apropriou de determinadas ordens hegemônicas, sobretudo no que tange ao urbanismo, compreendido em sentido amplo, para posteriormente tornar-se hegemônico, apreendido em outra lógica que também invisibilizou uma série de outras expressões. Com os marcadores rua, máquina e corpo não se intencionou esgotar as discussões acerca dessa figura complexa, tampouco do carnaval de Salvador ou de seus efeitos urbanos, mas sim pensar em aproximações e abordagens possíveis que atravessam essas dimensões, numa pesquisa que pretende propor outros modos de pensar e narrar a história dessa cidade, nessa confluência de questões.

E se, após sua criação, o trio elétrico, muitas vezes, inseriu-se numa outra lógica, muitos foram os que resistiram, não se adequaram, não obedeceram e não seguiram essas conformações. Contra todas as construções totalitárias e hegemônicas, sempre existirão os transgressores, subversivos e insubmissos, em suas presenças e disputas no espaço da rua, os *arruaceiros*<sup>21</sup>, através dos quais somos capazes de imaginar outros mundos possíveis e também de elaborar narrativas outras sobre esse urbano e essa festa, entendendo que mesmo diante dessas práticas e discursos, a experiência na cidade, assim como no carnaval, sempre se reinventa, sobrevive de outros modos, ela é indestrutível (DIDI-HUBERMAN, 2014). Em meio a essas inquietudes, temos certeza apenas de que o encantamento da rua, em seu entendimento mais amplo, e também o carnaval, nunca vão morrer, ao sempre encontrarem brechas de existir e resistir, imersos na alegria festiva da multidão reunida na cidade.

*A pé ou de caminhão, não pode faltar a fé: o carnaval vai passar*

---

<sup>21</sup> Luiz Antônio Simas (2020) traz um panorama interessante sobre as palavras "arruaças" e "arruaceiros" no Brasil. O autor remonta ao período colonial brasileiro, na época da escravização, onde existiam as cadeiras de arruar, carregadas por escravizados, por onde transitavam as sinhás brancas, protegidas dos perigos da rua. Assim, os arruaceiros seriam, simbolicamente, esses corpos alheios e externos às cadeiras de arruar, eram os desordeiros e transgressores que, em seus improvisos e infinito repertório de fazeres, promoviam as arruaças no espaço da rua.

# REFERÊNCIAS

- AGAMBEN, Giorgio. *Profanações*. São Paulo: Boitempo, 2007.
- ANDRADE, Nivaldo. Diógenes Rebouças e o EPUCS: Planejamento Urbano e Arquitetura na Bahia (1947-1950). *URBANA: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade*, Campinas, SP, v. 5, n. 1, p. 25-50, 2013.
- ARAÚJO, Rita. *Festas: Máscaras do Tempo*. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 1996.
- ASSIS, Machado de. Um dia de entrudo. In: Machado de Assis... [et al.]; organização de Adilson Miguel. *Histórias de Carnaval*. São Paulo: Scipione, 2009
- BARTHES, Roland. *Fragmentos de um discurso amoroso*. Rio de Janeiro: F. Alves, 1981.
- BARTHES, Roland. *A câmara clara*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2015.
- BANHAM, Reyner. *Teoria e Projeto na Primeira Era da Máquina*. São Paulo: Perspectiva, 2013
- BANHAM, Reyner. *Los Angeles: A arquitetura de quatro ecologias*. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2013.
- BANHAM, Reyner. "Veículos do desejo". (Tradução Luiz Florence). *Veneza*, 25/2/11. Disponível em: <<http://revistaveneza.wordpress.com/2011/02/25/veiculos-do-desejo/>>
- BAKHTIN, Mikhail. *A cultura popular na Idade Média e no Renascimento: o contexto de François Rabelais*. São Paulo: Hucitec, 2010.
- BENJAMIN, Walter. *Estética e sociologia da arte*. São Paulo: Autêntica, 2017.
- BRITTO, Fabiana; JACQUES, Paola (Org.). *Corpocidade: Gestos Urbanos*. Salvador: Edufba, 2017
- BUTLER, Judith. *Corpos em aliança e a política das ruas: Notas para uma teoria performativa de assembleia*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2019.
- CALABI, Donatella. *História do Urbanismo Europeu*. São Paulo: Perspectiva, 2012.
- CARVALHO, Inaiá; CORSO PEREIRA, Gilberto. As "Cidades" de Salvador. In: CARVALHO, Inaiá; CORSO PEREIRA, Gilberto (Org.). *Como anda Salvador e sua Região Metropolitana*. Salvador: Edufba, 2008.
- CARVALHO, Manoel José. *A cidade efêmera do carnaval*. Salvador: Edufba, 2013.
- CASTRO, Ana Claudia. *Um Americano na Metrópole Latino-americana: Richard Morse e a Formação de São Paulo*. São Paulo: Edusp, 2021.
- CERTEAU, Michel de. *A cultura no plural*. São Paulo: Papyrus Editora, 1995.
- CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano: artes de fazer*. Petrópolis: Editora Vozes, 2014.
- CHOAY, Françoise. *O Urbanismo*. São Paulo: Perspectiva, 2018.
- COELHO, Frederico. *Eu, brasileiro, confesso minha culpa e meu pecado: Cultura marginal no Brasil das décadas de 1960 e 1970*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira,

2010.

COSTA, Renato. *Entre “Avenida” e “Rodovia”*: a história da Avenida Brasil (1906-1954). 319f. Tese (Doutorado em Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

CUNHA, Aloisio. *Descaminhos do Trem*: As ferrovias na Bahia e o caso do Trem da Grotta (1912 - 1976). Dissertação (Mestrado em História) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2011.

DAMATTA, Roberto. *Carnavais, malandros e heróis*. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.

DEBORD, Guy. *A sociedade do espetáculo*. Rio de Janeiro: Contraponto, 2017.

DIDI-HUBERMAN, Georges. *Sobrevivência dos Vaga-lumes*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2014.

DRUMMOND, Washington. *Pierre Verger*: Retratos da Bahia e Centro Histórico de Salvador - uma cidade surrealista nos trópicos. 160f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2009.

FAVARETTO, Celso. *A contracultura, entre a curtição e o experimental*. São Paulo: N-1, 2019.

FAVARETTO, Celso. *Tropicália, Alegoria, Alegria*. Cotia-SP: Ateliê Editorial, 2021.

FERNANDES, Ana; GOMES, Marco Aurélio. Idealizações urbanas e a construção da Salvador moderna: 1850-1920. In: *Cidade & história: modernização das cidades brasileiras nos séculos XIX e XX*. Salvador: MAU/FAUFBA; ANPUR, 1992. p. 53-68.

FERNANDES, Ana (org.) *Acervo do EPUCS: contextos, percursos, acesso*. Salvador: UFBA, 2014.

FERNANDES, Ana. *O EPUCS e a Cidade do Salvador nos anos 40* [recurso eletrônico]: ciência, internacionalismo e natureza (exposição virtual). Salvador: UFBA / Fundação Gregório de Mattos. 2016

FERREIRA, Felipe. *O Livro de Ouro do Carnaval Brasileiro*. Rio de Janeiro: Ediouro, 2004.

FLORENCE, Luiz. *Arquitetura e Autopia*: Infraestrutura rodoviária em São Paulo (1952-1972). Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2021.

FLUSSER, Vilém. *Gestos*. São Paulo: Annablume, 2014.

FONTCUBERTA, Joan. *La furia de las imágenes*: Notas sobre la postfotografía. Barcelona: Galaxia Gutenberg, 2017.

FRAMPTON, Kenneth. *História Crítica da Arquitetura Moderna*. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

FREIRE, Ana Luiza; BARRETO, Daniel; IZELI, Rafaela. Narrar por Relações III. In: JACQUES, Paola; PEREIRA, Margareth; CERASOLI, Josianne (Org.). *Nebulosas do pensamento urbanístico v.3*. Salvador: Edufba, 2020.

- FURTADO, Celso. *Criatividade e Dependência na Civilização Industrial*. São Paulo: Círculo do Livro, 1978.
- GIEDION, Siegfried. *Mechanization takes command: a contribution to anonymous history*. New York: Oxford University Press, 1970.
- GÓES, Fred. *O País do Carnaval Elétrico*. Salvador: Corrupio, 1982.
- GOMES, Marco Aurélio; FERNANDES, Ana. Pelourinho: Turismo, Identidade e Consumo Cultural. In: GOMES, Marco Aurélio (Org.). *Pelo Pelô: História, Cultura e Cidade*. Salvador: Editora da Universidade Federal da Bahia / Faculdade de Arquitetura / Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, 1995.
- GOMES, Marco Aurélio (Org.). *Urbanismo na América do Sul: circulação de ideias e constituição do campo, 1920-1960*. Salvador: Edufba, 2009.
- GORELIK, Adrián. O moderno em debate: cidade, modernidade, modernização. In: Wander Melo Miranda (Org.). *Narrativas da Modernidade*. Belo Horizonte: Autêntica, 1999.
- GORELIK, Adrián; PEIXOTO, Fernanda Arêas (Org.). *Cidades sul-americanas como arenas culturais*. São Paulo: Edições Sesc São Paulo, 2019.
- GUERREIRO, Goli. *A trama dos tambores: A música afro-pop de Salvador*. São Paulo: Editora 34, 2000.
- GUIMARÃES, Admar. *A Carta de Atenas (urbanismo dos C.I.A.M.)*. Salvador: D.A. da Escola de Belas Artes da UFBA, 1955.
- JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.
- JACQUES, Paola. *Estética da Ginga*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2011.
- JACQUES, Paola. *Elogio aos errantes*. Salvador: Edufba, 2012.
- JACQUES, Paola et al. Salvador, cidade do século XX: a partir das memórias de Pasqualino Romano Magnavita. *Redobra*, Salvador, v.14, p.89-154, 2014.
- JACQUES, Paola. Pensar por Montagens. In: JACQUES, Paola; PEREIRA, Margareth (Org.). *Nebulosas do pensamento urbanístico*. Salvador: Edufba, 2018.
- JACQUES, Paola. *Fantasma Modernos: Montagem de uma outra herança*, v. 1. Salvador: Edufba, 2020.
- JACQUES, Paola. *Pensamentos Selvagens: Montagem de uma outra herança*, v. 2. Salvador: Edufba, 2021.
- JACQUES, Paola. Improvisações urbanas. *Arquitextos*, São Paulo, ano 22, n. 260.00, Vitruvius, jan. 2022 <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/22.260/8376>>.
- LATOUR, Bruno. *Reagregando o social: uma introdução à teoria do ator-rede*. Bauru/Salvador: Edusc/Edufba, 2012.
- LE CORBUSIER. *A Carta de Atenas*. São Paulo: Hucitec Edusp, 1993.

LE CORBUSIER. *Por uma Arquitetura*. São Paulo: Perspectiva, 2002.

LE CORBUSIER. *Urbanismo*. 3.ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2009.

LEPETIT, Bernard. *Por uma nova História Urbana*. Heliana Angotti-Salgueiro (Org.). São Paulo: Edusp, 2016.

LÉVI-STRAUSS, Claude. *O Pensamento Selvagem*. Campinas: Papyrus, 2012.

LIRA, José; CASTRO, Ana; SILVA, Joana. Narrar por Experiências. In: JACQUES, Paola; PEREIRA, Margareth; CERASOLI, Josianne (Org.). *Nebulosas do pensamento urbanístico: Modos de Narrar*. Salvador: Edufba, 2020.

MAGNANI, José Guilherme. *Festa no Pedaco: Cultura popular e lazer na cidade*. São Paulo: Hucitec, 2003.

MENESES, Ulpiano. Fontes visuais, cultura visual, História visual: Balanço provisório, propostas cautelares. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v.25, n 45, p.11-36, 2003.

MIGUEZ, Paulo. *Carnaval Baiano: as tramas da alegria e a teia de negócios*. 1996. 237f. Dissertação (Mestrado em Administração) - Escola de Administração, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1996.

MIGUEZ, Paulo. *A organização da cultura na "Cidade da Bahia"*. Tese (Doutorado em Comunicação e Culturas Contemporâneas) - Faculdade de Comunicação, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2002.

MORAIS FILHO, Melo. *Festas e Tradições Populares do Brasil*. [S.l.]: Ediouro, 2005

MORTIMER, Junia. Pensar por Imagens. In: JACQUES, Paola; PEREIRA, Margareth (Org.). *Nebulosas do pensamento urbanístico*. Salvador: Edufba, 2018.

MORTIMER, Junia; LAGO, Elisa; SOUZA, Leonardo. O Popular em Disputa: Em torno de Lina Bo Bardi e Celso Furtado (1959-1964). In: V ENANPARQ, 2018, Salvador. *Anais do V ENANPARQ*, Salvador: 2018.

MORTIMER, Junia. A cidade, o livro e o álbum de família: fotografia e regimes de visibilidade em Salvador (1950-1980). In: 2 Congresso Ibero-americano de História Urbana, 2019, Cidade do México. *Anais dos 2 Congresso Ibero-americano de História Urbana*, Cidade do México: 2019, p.1786-1799.

PEREIRA, Margareth. Pensar por Nebulosas. In: JACQUES, Paola; PEREIRA, Margareth (Org.). *Nebulosas do pensamento urbanístico*. Salvador: Edufba, 2018.

PINHEIRO, Eloísa. *Europa, França e Bahia: difusão e adaptação de modelos urbanos (Paris, Rio e Salvador)*. 2 ed. Salvador: Edufba, 2011.

POMPÉIA, Raul. O último entrudo. In: Machado de Assis... [et al.]; organização de Adilson Miguel. *Histórias de Carnaval*. São Paulo: Scipione, 2009

QUEIROZ, Maria Isaura. *Carnaval brasileiro: O vivido e o mito*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1999.

QUEIROZ, I. et al. Leitura: Notas sobre o Moderno: a(s) Carta(s) de Atenas e a emergência do Team X. *Cronologia do Pensamento Urbanístico*. 2016. Disponível em:

- <[http://cronologiadourbanismo.ufba.br/leituras.php?id\\_leitura=26](http://cronologiadourbanismo.ufba.br/leituras.php?id_leitura=26)> Acesso em: 3 jul. 2020.
- RISÉRIO, Antônio. *Carnaval Ijexá*. Salvador: Corrupio, 1981.
- SAMPAIO, Antônio Heliodório. *Formas urbanas: cidade real & cidade ideal contribuição ao estudo urbanístico de Salvador*. Salvador: Quarteto Editora, 1999.
- SANTIAGO, Cybèle; CERQUEIRA, Karina. *Sobre arcos e bondes: Resgatando a memória urbana de Salvador*. Salvador: Edufba, 2019.
- SANTOS, Milton. Salvador: Centro e Centralidade na Cidade Contemporânea. In: GOMES, Marco Aurélio (Org.). *Pelo Pelô: História, Cultura e Cidade*. Salvador: Editora da Universidade Federal da Bahia / Faculdade de Arquitetura / Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, 1995.
- SANTOS, Milton. *O Centro da Cidade do Salvador: Estudo de Geografia Urbana*. 2 ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; Salvador: Edufba, 2012.
- SERRA, Ordep. *Rumores de Festa: O sagrado e o profano na Bahia*. Salvador: Edufba, 2009.
- SIMAS, Luiz Antonio. *O corpo encantado das ruas*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2020.
- SIMAS, L. A.; RUFINO, L.; HADDOCK-LOBO, R. *Arruaças: Uma filosofia popular brasileira*. Rio de Janeiro: Bazar do Tempo, 2020.
- SIMMEL, Georg. As grandes cidades e a vida do espírito [1903]. *Mana*. São Paulo, SP, v.11, 2005
- SIMONDON, Gilbert. *Do modo de existência dos objetos técnicos*. Rio de Janeiro: Contraponto, 2020.
- SUDRÉ, Marcos Felipe. *A Festa e a Cidade: Experiência coletiva, poder e excedente no espaço urbano*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Escola de Arquitetura, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2010.
- SCHWARCZ, Lilia; STARLING, Heloisa. *Brasil: uma biografia*. 2 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2018
- TEIXEIRA, Cid. *História do Petróleo na Bahia*. Salvador: EPP Publicações e Publicidade, 2010.
- UZÊDA, Jorge. *O aguaceiro da modernidade na Cidade do Salvador 1935-1945*. 314f. Tese (Doutorado em História) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2006.
- VELOSO, Caetano. *Alegria, Alegria*. 2.ed. Rio de Janeiro: Pedra Q Ronca, 1977.
- VELOSO, Caetano. *Verdade Tropical*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.
- VERGER, Pierre. *Retratos da Bahia*. Salvador: Corrupio, 1980.
- VERGER, Pierre. *Centro Histórico de Salvador*. Salvador: Corrupio, 1989.



VEYNE, Paul. *Como se escreve a história*. Brasília: Edunb, 1982.

VIDLER, Anthony. *The Scenes of the Street and Other Essays*. Nova York: The Monacelli Press, 2011.

### **Documentos Consultados:**

A Dupla Elétrica no cortejo carnavalesco. *Jornal A Tarde*, Salvador, 22 fev. 1952.

Alerta geral dos hoteleiros. *Diário de Notícias*. Rio de Janeiro, 7 de mai. 1975.

A Nova Salvador. *Revista Manchete*. Rio de Janeiro, 1974.

A velha Sé da Bahia. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro, 21 de jun. 1933.

Anciã foi jogada ao chão pela multidão de foliões. *Jornal A Tarde*, 5 de mar. 1962

Bahia espera 250 mil turistas neste verão. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro, 21 de dez. 1978.

Bahia teve quatro mortos e 24 feridos. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro, 28 de fev. 1974.

Bloco racista, nota destoante. *Jornal A Tarde*, Salvador, 12 de fev. 1975.

"Caetanave" um espetáculo eletrizante para o nosso carnaval. *Diário do Paraná*, Curitiba, 27 de fev. 1973.

Carnaval baiano foi atração nacional. *Jornal A Tarde*, Salvador, 16 de fev. 1972.

Carnaval de camarote... As cadeiras já estão invadindo a Avenida. *Jornal A Tarde*, 2 de fev. 1951

Construção da BR-4 traz progresso a vários municípios mineiros e baianos. *O Jornal do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, 19 de mai. 1963.

Dispositivo policial garante a ordem. *Jornal A Tarde*, 5 de mar. 1962

Estrada de Rodagem nesta Capital e nos Estados. *Revista Automóvel Club*, janeiro-julho, 1933.

Flá é diferente. Esse trio elétrico é de Minas. *Jornal dos Sports*, Rio de Janeiro, 27 de abr. 1979.

Irmandade da Santa Casa de Misericórdia da Bahia. *Almanak Laemmert*, Rio de Janeiro, 1921.

Lomanto com Rio-Bahia vai transformar Salvador em grande centro turístico. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro, 12 de mai. 1963.

Momo nos festins bahianos: A alegria e a graça, a beleza e a espiritualidade do chiste, como rosas de todo o anno. *Bahia Illustrada*, Salvador, fev. 1920.

Na Bahia. *O Fluminense*, 3 de jul. 1923.

O acidente da rua do saldanha. *A Capital*, Salvador, 29 de set. 1926

O automóvel Lanat. *Bahia Illustrada*, Salvador, fev. 1920.

O Carnaval baiano já é uma festa internacional. *Jornal A Tarde*, Salvador, 8 de fev. 1975

O feitiço do Progresso Soteropolitano. *Revista Manchete*. Rio de Janeiro, 1974.

- O maior Carnaval de rua do Brasil. *Jornal A Tarde*, Salvador, 12 de fev. 1975.
- O maior carnaval nos 25 anos do Trio!. *Jornal A Tarde*, Salvador, 12 de fev. 1975
- Ônibus... Caminhões... Carros... Tratores: mais de 300.000 mil veículos de fabricação Ford distribuídos até hoje no Brasil. *Revista O Cruzeiro*, 26 de out. 1957, p.40
- O Ponto Alto do Carnaval. *Jornal A Tarde*, 1 de mar. 1957.
- O povo envolveu o "Vassourinhas" numa carinhosa recepção. *Jornal A Tarde*, 2 de fev. 1951.
- Os formidáveis "Trios Elétricos". *Jornal A Tarde*, 10. fev de 1956.
- Os frades do S. Bento e a remodelação. *O Correio*, Salvador, 1º out. 1913
- O serviço de veículos nos dias do Carnaval: instruções do Departamento de Trânsito. Estado da Bahia, *Jornal A Tarde*, Salvador, 27 de jan. 1946.
- O Trio Elétrico será do povo. *Jornal A Tarde*, Salvador, 16 de jan. 1957.
- Os novos e mais curtos caminhos de Salvador. *Revista Manchete*. Rio de Janeiro, 1978, p.124.
- Os progressos da Bahia. *Gazeta de Notícias*, Salvador, 5 dez. 1913.
- Para o carnaval que vem... *Etc.*, Salvador, 1934.
- Para onde a Bahia vai. *Revista Manchete*. Rio de Janeiro, 1974, p.155.
- Pelourinho. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro, 7 de set. 1970.
- Povo Aplaudiu e Dançou com Trios Elétricos. *Jornal da Bahia*, Salvador, 04 de mar. 1955
- Prefeitura enfrenta desafio conciliando passado e futuro. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro, 17 de dez. 1971.
- Rememorando o entrudo. *Bahia Ilustrada*, Salvador, fev. 1920.
- Rio-Bahia terá nova ligação já em 1973. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 13 de set. 1972
- Roteiros turísticos e rodoviários do Brasil. *Revista Automóvel Club*, Rio de Janeiro, v.17, 1973, p.4.
- Salvador faz 423º aniversário inaugurando suas novas obras. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro, 31 de mar. 1972.
- Salvador tem espaço ilimitado para crescer. *Revista Manchete*. Rio de Janeiro, 1971.
- Salvador urbaniza o Maciel. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro, 28 de jun. 1972.
- Secretaria de Segurança já montou esquema do Carnaval. *Diário de Notícias*. Salvador, 7 de fev. 1973.
- Só 20% dos brasileiros têm acesso ao turismo. *Correio Braziliense*, Brasília, 9 de jul. 1977.
- Turismo na Bahia cresce 30% ao ano. *Diário de Notícias*. Rio de Janeiro, 3 de abr. 1974.
- Turistas deram a nota no carnaval sensação. *Jornal A Tarde*, Salvador, 12 de fev. 1975.
- Watts e macetes. *A Tribuna*, São Paulo, 29 de fev. 1973

Impresso na Bahia  
Setembro de 2023





UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

*Adele Sá Martins Belitardo de Carvalho*

*São Paulo . 2023*



## ***Atrás do Trio Elétrico***

*Percursos histórico-urbanos*

*através de carnavais em Salvador*



UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

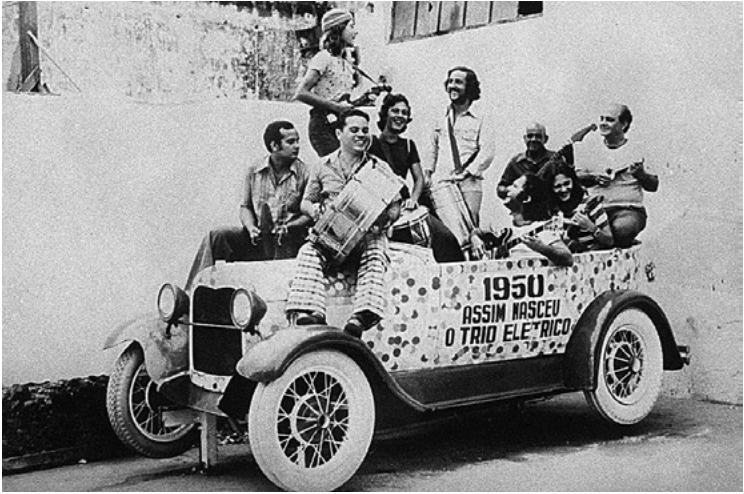
CADERNO DE IMAGENS

***Atrás do Trio Elétrico***

*Percursos histórico-urbanos*

*através de carnavais em Salvador*

*Adele Sá Martins Belitardo de Carvalho*  
*São Paulo . 2023*







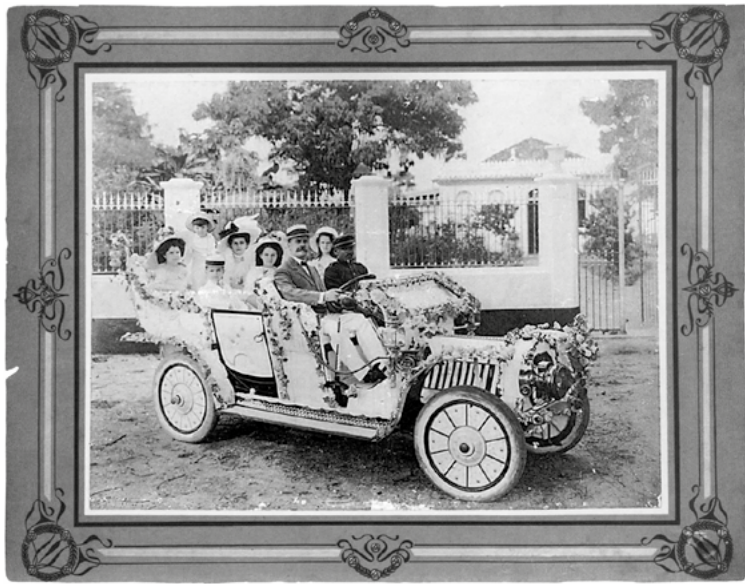
^  
02



^  
03



^  
04



^  
05



^  
06

07 >>





^  
08



^  
09

10 >>





^  
11



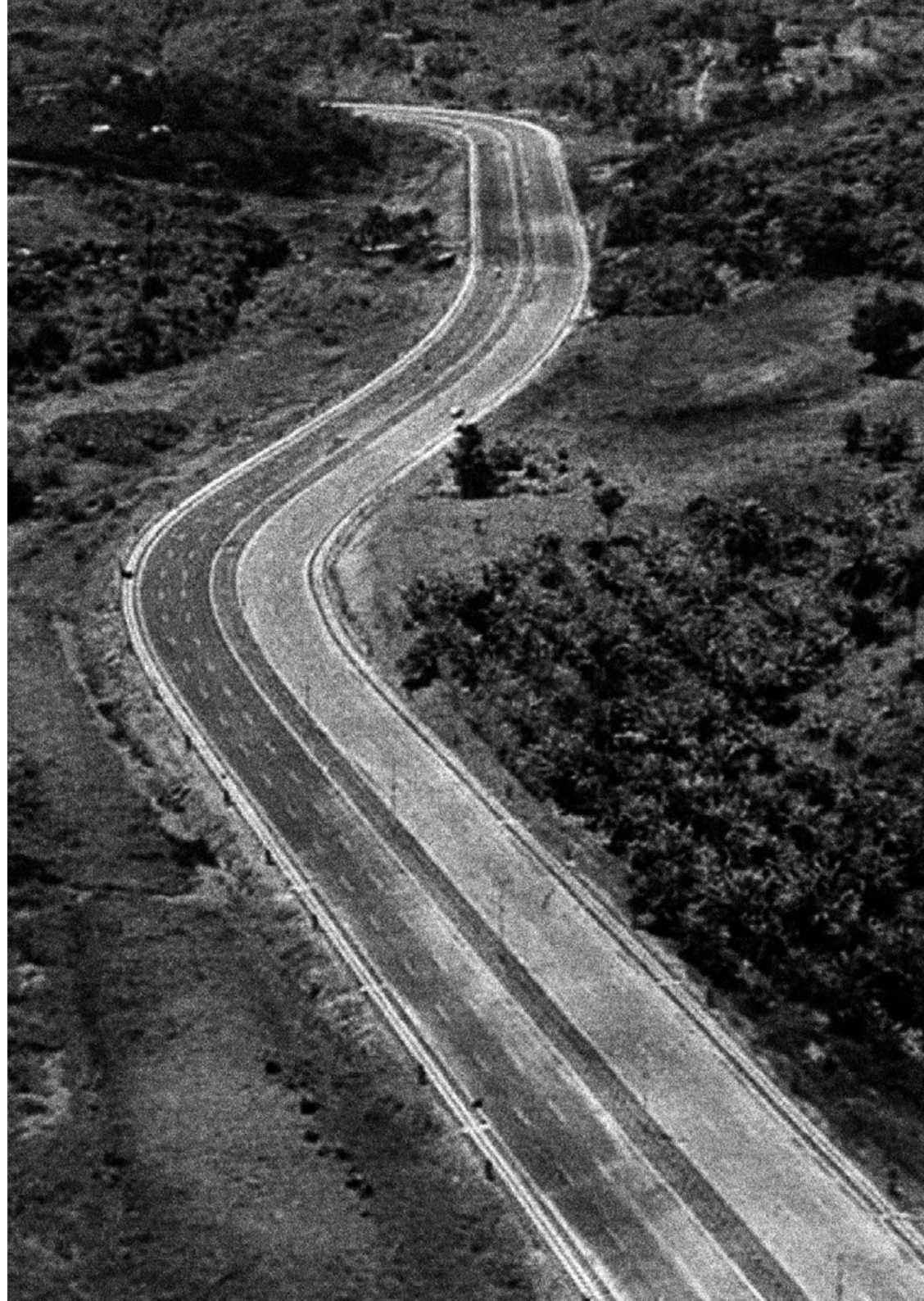
^  
12





^  
15

16 >>







^  
17



^  
18



^  
19



^  
20



^  
21



^  
22



^  
23



^  
24



*Impresso na Bahia.  
Maio de 2023.*

## F O T O G R A F I A S

1. Trio Elétrico fobica, [s/d];
2. Carnaval, 1979 - Diário de Notícias - AHMS/FGM.
3. Carnaval, 1964 - Marcel Gautherot - IMS.
4. Carnaval, 1964 - Marcel Gautherot - IMS.
5. Família Lanat no 2º automóvel *De Dion Bouton*, Salvador, [s/d] - Acervo privado da família Lanat.
6. CAETANAVE, 1972 - Diário de Notícias - AHMS/FGM.
7. Trio elétrico Jacaré, 1959 - Pierre Verger - FPV.
8. Desfile do Clube Inocentes do Progresso - Prefeitura Municipal de Salvador - AHMS/FGM.
9. Carnaval, 1988 - AHMS/FGM.
10. Corso de automóveis, [s/d] - AHMS/FGM.
11. Afoxé Filhos de Gandhi, 1964 - Marcel Gautherot - IMS.
12. Carnaval, 1964 - Marcel Gautherot - IMS.
13. Carnaval, 1964 - Marcel Gautherot - IMS.
14. Cordão Vai Levando, 1956 - Pierre Verger - FPV.
15. Rua Chile, 1984 - Agliberto Lima - AHMS/FGM.
16. A Avenida Antônio Carlos Magalhães, no Vale do Camarogipe, rasga o verde das novas áreas incorporadas à cidade. Tem 7,5 quilômetros de extensão e 42 metros de largura. - Revista Manchete. Rio de Janeiro, 1969.
17. Praça Castro Alves, década 1950 - Pierre Verger - FPV.
18. Afoxé Filhos de Gandhi, 1959 - Pierre Verger - FPV.
19. Avenida Sete de Setembro, 1918 - Acervo da Fundação Casa de Rui Barbosa.
20. Ladeira de São Bento, antes das intervenções de J. J. Seabra - 1884 - foto de Marc Ferrez. Fonte: FERREZ, Gilberto. Bahia: velhas fotografias 1858/1900. Rio de Janeiro: Kosmos; Salvador: Banco da Bahia Investimentos, 1988.
21. No trevo de confluência das Avenidas Antônio Carlos Magalhães e Magalhães Neto, a 10 minutos do centro de Salvador, do aeroporto, das praias e da BR-324, fica a privilegiada área de 100 mil m2, onde surgirá o Shopping Center Iguatemi/Bahia - Revista Manchete. Rio de Janeiro, 1974.
22. Praça Castro Alves, década 1950 - Pierre Verger - FPV.
23. Demolição da Igreja de São Pedro Velho para abertura da Av. 7 de Setembro. Fonte: CEAB - Centro de Estudos de Arquitetura da Bahia da Universidade Federal da Bahia.
24. Construção de palanque para o carnaval, 1977 - AHMS/FGM
25. Desfile do corso pela Avenida Sete de Setembro, [s/d] - AHMS/FGM.

\*Originalmente, este caderno de imagens foi impresso em formato A5 (148 x 210 mm) e entregue como um caderno à parte da dissertação de mestrado. Por questões burocráticas, fez-se necessário uni-las num único arquivo. Desta forma, a intenção inicial nunca foi de que ele se tornasse um anexo da dissertação, mas algo que a acompanhe, proporcionando uma leitura paralela a esta.

148 x 210 mm

Fonte Archer

Papel pólen 80g/m<sup>2</sup>





UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

*Adele Sá Martins Belitardo de Carvalho*

*São Paulo . 2023*