



O aguaceiro da modernidade
na Cidade do Salvador 1935-1945

Jorge Almeida Uzêda

Na Calçada, aspecto da inundação, após os tra
que permittiu ali o estabelecimen



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA

**FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA.**

JORGE ALMEIDA UZÊDA

**O AGUACEIRO DA MODERNIDADE
NA CIDADE DO SALVADOR (1935- 1945)**

Salvador
2006

JORGE ALMEIDA UZÊDA

O AGUACEIRO DA MODERNIDADE
NA CIDADE DO SALVADOR 1935- 1945

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, como requisito parcial para obtenção do grau de Doutor em História Social do Brasil.

Orientador: Prof^o Dr. Antonio Fernando Guerreiro de Freitas.

Salvador
2006

Naquela direção, após seis dias e sete noites, alcança-se Zobeide, cidade branca, bem exposta à luz, com ruas que giram em torno de si mesmas como um novelo. Eis o que se conta a respeito de sua fundação: homens de diferentes nações tiveram o mesmo sonho – viram uma mulher correr de noite numa cidade desconhecida, de costas, com longos cabelos e nua. Sonharam que a perseguiam. Corriam de lado para outro, mas ela os despistava. Após o sonho, partiram em busca daquela cidade; não a encontraram, mas encontraram uns aos outros; decidiram construir uma cidade como a do sonho. Na disposição das ruas, cada um refez o percurso de sua perseguição; no ponto em que havia perdido os traços da fugitiva, dispôs os espaços e a muralha diferentemente do que no sonho a fim de que desta vez ela não pudesse escapar. (Ítalo Calvino. Cidades Invisíveis. – As Cidades e os Desejos 5)

Agradecimentos

Este trabalho contou com a participação de muitos, desde as conversas informais sobre a cidade do Salvador, àqueles que de uma maneira mais destacada contribuíram para a chegada final.

Nesse longo caminho de quatro anos vi meus três filhos mais velhos, ou menos jovens, ingressar na universidade. Tive o apoio e paciência dos professores das disciplinas que compõem o Programa de Pós-Graduação em História: a professora Lina Aras, o professor Zamparoni, o professor João Reis e a professora Maria Hilda Paraíso. Todos indicaram caminhos que poderiam ser percorridos, ouviram-me com atenção, brigaram, se irritaram, mas sempre me auxiliaram. Aos professores Ana Fernandes e Israel Pinheiro que formaram a banca de Qualificação, criticaram com elegância e apontaram caminhos e leituras, o meu reconhecimento.

Da mesma forma os meus colegas das disciplinas, principalmente, o meu núcleo de entrada, o compadre Dilton, o amigo Iran, as belas Lesyie, Marina, Graça e o colega Jayme. Além de outros colegas do Programa que tiveram enorme complacência e bondade, com o meu espírito guerreiro, não é um trocadilho. Meu colega do Programa e sobrinho, o valente Danilo Uzêda da Cruz que “*quebra mais não enverga*”, diria o povo, continuando a manter a sua longa luta. Como também, as Patrícias, Vera, Maurício, Vennetia, Gustavo Falcon, Douglas e tantos outros. Sou inteiramente grato.

Ao orientador, Antônio Fernando Guerreiro de Freitas, que com a paciência que Jacobina lhe deu. Ouviu, leu, fez centenas de correções, chamou a atenção para o que diziam as fontes, as imagens, enfim sempre presente. Além deste, grande papel, agradeço por acreditar em situações nada ideais, para se fazer uma tese de doutorado. Não perdeu a confiança!.

No Arquivo Público do Estado, agradeço a professora Marli Geralda pela permissão das fotos que foram fundamentais para quem dispunha de pouco tempo de pesquisa, aliás, acho que a MÁQUINA digital, também revolucionou a pesquisa histórica. Além da estimada diretora, sou igualmente agradecido, aos funcionários públicos valorosos, como: Daniel, Paulo e Edite, além daqueles que eu não enxergo, mas estão lá, para apanhar centenas de documentos.

No Arquivo Histórico Municipal também tive a ajuda de vários funcionários e da atual diretora que possibilitou fotografar vários postais e fotos. Na Biblioteca Pública do Estado, principalmente, o Setor de Obras Raras, onde sempre tive um atendimento classe A e ajuda estimada da bibliotecária Célia Mattos, e das competentes servidoras. No Setor de Referência, onde passei meses lendo e fotografando jornais, reconheço o esforço de todos os servidores. Na Associação Comercial da Bahia contei com a colaboração agradável e simpática da bibliotecária Wanda Cunha Amaral. A todos tenho extrema estima e agradecimento. Igualmente, a competente professora Constância Maria Borges de Souza que fez a revisão de linguagem dessa tese e a Cida Lopes pelas “dicas” na arrumação do texto.

Aos meus alunos, da UNIFACS e do CEFET, que tiveram paciência de Jó com a demora da entrega das avaliações, nos últimos anos, a compreensão dos alunos era tal que nem mais me cobravam. Além dessa ajuda inestimável perguntavam sobre o trabalho e isso e aquilo e iam ajudando a construir a tese. Aos meus colegas professores da UNIFACS, que sempre tiveram palavras de estímulo e de cobrança, agradeço. À Diretora Geral do CEFET Aurina Sant’anna que possibilitou a impressão das sete cópias na instituição e, ao colega e dedicado servidor Sérgio que com zelo e cuidado se incumbiu da tarefa.

A minha grande e harmoniosa família, ao jeito baiano, ela lá e eu aqui, agradeço aos irmãos de coração: a Jade, João, Ubaldino, André, Dolores, Eduarda, Odete e os agentes da modernidade familiar Mariana, Diógenes e Vera. E finalmente, a meus belos e dedicados filhos, Pedro, André, Elis e Lenina que com carinho e compreensão ouviram centenas e milhares de vezes a mesma coisa, perguntaram, questionaram e estimularam e, sobretudo, não me incomodaram. E a minha belíssima esposa Mara Lúcia, calma e serena, que no meio do aguaceiro auxiliou em tudo possível e impossível. Agradeço.

Sumário

1	Introdução.....	17
2-	A cidade e a cultura da modernidade na Era Vargas (1935-1945).....	31
2.1	O cenário da Revolução de Trinta no Brasil e na Bahia.....	35
2.2	A reação do setor agrário-exportador: a Revolução Constitucionalista de 1932.....	38
2.3	O Estado Novo e a criação da cultura nacional.....	46
3 –	“ A insânia de Nero é o sonho do Urbanista”	52
3.1	Urbanismo como Ideologia.....	55
3.2	A Cidade de Tomé de Sousa encontra o Barão de Haussmann.....	58
3.3	O caminho do automóvel e a I Semana do Urbanismo de 1935: espaço de produção dos discursos na cidade da Bahia.....	67
4 -	A Cidade do Salvador e a Modernidade da Máquina.....	93
4.1	A Rua para o tráfego: meio da modernidade da máquina.....	99
4.2	A vitrine da cidade: a rua Chile, uma rua anti-modernidade?.....	124
4.3	A energia, a iluminação e a máquina da cidade.....	128
4.3	Pelo telefone.....	140
4.4	A cidade e o automóvel a modernidade sob rodas.....	144
5 -	“A galinha pulando” e a racionalidade da lei penal na Cidade do Salvador 1935-1945.....	154
6 –	A cidade real e o cotidiano popular.....	197
6.1	A vida livre das feiras e o Mercado como agente disciplinar da modernidade.....	210
6.2	O automóvel e o pedestre na luta pelo domínio da rua.....	218
6.3 -	Cidade em festa e a sua transmutação.....	234
6.4-	O Carnaval domado e a cidade moderna.....	238
7 –	Na Bahia ?!.....	247
7.1	A cidade imaginada na industria cultural, nos roteiros turísticos e nos cartões postais.....	2668-
	Considerações Finais.....	301

9 Fontes.....	303
10- Referências bibliográficas.....	310

Jorge Almeida Uzêda. O aguaceiro da modernidade na cidade do Salvador 1935-1945.
Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, programa de pós-graduação em História. Tese de Doutorado. Orientador. Prof. Dr. Antônio Fernando Guerreiro de Freitas. Salvador, 2006. Páginas 314. Ilustradas.

RESUMO

A Era Vargas (1930-1945), representou no Brasil o rompimento do modelo econômico agrário-exportador, significando o estabelecimento de uma nova ordem que teve na indústria e na cidade os seus agentes privilegiados. A Era Vargas consolidou a modernidade econômica, política e cultural e, na cidade do Salvador, aquela ação chegou como um aguaceiro, que por meio do discurso urbanista e da máquina, principalmente o automóvel, buscaram mudar a cidade. Salvador tinha, então, que passar por uma completa cirurgia urbana para abrigar esse novo agente. Mas, a máquina automotiva veio acompanhada de outras mudanças. A ordem jurídica criou novas condutas sociais e coube a Polícia e a Guarda Civil tutelar os moradores da Bahia para novos comportamentos, ditos urbanos e civilizados. Essa ação da modernidade encontrou o povo da Bahia disposto a manter a sua visão de cidade e de mundo.

ABSTRACT

The Vargas age (1930-1945), represented in Brasil the break with a economic model exporter-agrarian, meaning the establishment of a new order that had in the industry and in city yours privileged agents. The Vargas age consolidated the cultural, political and economic modernity, and, in the city of Salvador, that action come with a heavy shower, the urban discourse and the automobile come to change the city. Salvador has, to pass for complete urban surgery to shelter this new agent. But, the automobile machine come with others changes. The legal order created new social behaviours and fit the policy and the civil guard protecting the residents of Bahia for new conducts meant urbans and civilizets. This action of modernity found the people of Bahia ready to kept their vision of the city and of the world.

*A memória de minha mãe.
Odete Almeida Campos*

Listas de quadros.

- 1- Quadro 1 estabelecimentos Industriais. p.44
- 2- Quadro 2. Número de Operários. p.45
- 3- Quadro 3. População da Cidade do Salvador. p.66.
- 4- Quadro 4. Número de automóveis do Município de Salvador. p. 111
- 5- Quadro 5. Número de carros importados por ano e origem 1932-1942. p 111
- 6- Quadro 6. Demonstrativo das causas de incêndio na cidade no ano de 1943. pp. 138-139.
- 7- Quadro 7. Diligências policiais efetuadas em julho de 1941. p 168.
- 8- Quadro 8. Crimes Verificados no município do Salvador ano de 1940. p174
- 9- Quadro 9. Crimes Verificados no município do Salvador ano de 1940. p174
- 10- Quadro 10- Raça, idade, ocupação das mulheres estupradas ou defloradas em Salvador ano de 1940. p.185
- 11- Quadro 11- Delegacia Especial de Jogos e Costumes – seção das decaídas. Ano de 1943. p. 192.
- 12- Quadro 12- Município do Salvador valor das Construções. p.206
- 13- Quadro 13- Acidente de trânsito no ano de 1945. p. 233.
- 14- Quadro 14- Entrada de hospedes nos estabelecimentos. p. 261.
- 15- Quadro 15- Média da população nos hotéis, pensões e casas de cômodo no ano de 1941 em Salvador. p.262
- 16- Quadro 16- Registro de estrangeiros em Salvador no ano de 1941. p.262-263.
- 17- Quadro 17- Hotéis na cidade do Salvador ano de 1949. p.265

Lista de Figuras

- 1- Foto – da Praça Municipal da Cidade do Salvador. p.102
- 2- Foto – da Praça Cayru.. p.105
- 3- Foto – do Hidroporto da cidade na Avenida Mem de Sá. p.107
- 4- Foto – da Rua Thomé de Souza em obras. p.108.
- 5- Foto – da Rua Joana Angélica. p.109.
- 6- Croqui da ligação da Joana Angélica a Rua Botelho Benjamin. p.110.
- 7- Foto – da Baixa dos Sapateiros. p.114.
- 8- Foto – da Praça da Sé antes da demolição da Ladeira da Praça. p. 115.
- 9- Foto – da Praça da Sé em obras. p.115.
- 10- Foto – da Praça da Sé após remodelação com a presença do automóvel. p.116.
- 11- Foto – da Praça da Sé remodelada tirada do sentido Catedral-Misericórdia. p.116.
- 12- Foto – da Rua Carlos Gomes em obras. p 118.
- 13- Foto – do Hotel Sul Americano na entrada da rua Carlos Gomes. p.120.
- 14- Foto – de duas casas a serem demolidas na rua Carlos Gomes. p.120
- 15- Foto – de duas casas a serem demolidas na rua Carlos Gomes. p.121.
- 16- Foto – da rua Carlos Gomes remodelada com automóvel no centro. p.122.
- 17- Cartão Postal- da Avenida Jequitaia. p124.
- 18- Foto – da rua Silva Jardim(Taboão). p.125.
- 19- Cartão Postal- da rua Chile. p.126.
- 20- Publicidade da Sunflame. p. 134.
- 21- Publicidade da Cia de Energia Elétrica da Bahia. p135.
- 22- Aviso de interrupção de Energia Elétrica. p. 135.
- 23- Publicidade de aparelho de Rádio. p.136.
- 24- Publicidade de lâmpada General Elétric. p. 137.
- 25- Publicidade da Cia de Energia Elétrica da Bahia sobre a melhor forma de utilizar o telefone. p.142.
- 26- Publicidade da Cia de Energia Elétrica da Bahia sobre o telefone. p 143.
- 27- Publicidade do Carro da Ford para o ano de 1937. p.147.
- 28- Publicidade do Carro da Chevrolet para o ano de 1937. p.148.
- 29- Foto de Ônibus e Motoristas da Cidade. p.150.
- 30- Foto do abrigo dos passageiros. p.153.

- 31- Foto do abrigo dos passageiros. p.153.
- 32- Foto do desastre no Beco do Frazão.. p.200.
- 33- Foto do desastre na Baixa do Fiscal. p.201.
- 34- Foto da EPCUS. Lavadeira no Dique do Tororó. p.207.
- 35- Convite ao Público – Inauguração do Mercado das Sete Portas. p 215.
- 36- Recorte de Jornal com acidente de bonde. p.223.
- 37- Foto de jornal acidente envolvendo o trem e um caminhão. p. 224.
- 38- Foto de jornal – acidente entre o bonde e um ônibus. p.225.
- 39- Foto de automóvel sobre trilhos. p 235
- 40- Recorte no jornal sobre chegada de turistas. p. 254.
- 41- Publicidade da viagem inaugural DelBrasil. p 256.
- 42- Recorte de jornal sobre a chegada na cidade do Aquitânia. p. 260.
- 43- Publicidade do Pálace Hotel. p. 266.
- 44- Publicidade do Pálace Hotel. p. 267.
- 45- Publicidade do Hotel Meridional. p. 267.
- 46- Recorte de Jornal – Aspecto panorâmico da Cidade. p.271.
- 47- Cartão Postal da Bahia de Todos os Santos com Saveiros. p. 272.
- 48- Cartão Postal do Elevador Lacerda com Saveiros. p. 273.
- 49- Cartão Postal do Farol da Barra. p. 277.
- 50- Cartão Postal da Rua Nova da Barra. p. 279.
- 51- Recorte de jornal Cidade Pinturesca. p.280.
- 52- Cartão Postal do Cristo Redentor. p. 281.
- 53- Recorte de jornal do Rio Vermelho. p.282.
- 54- Cartão Postal da Estrada de Brotas..p 285.
- 55- Cartão Postal da Cidade e o Porto. p. 286.
- 56- Cartão Postal – Docas do Porto. p. 287.
- 57- Cartão Postal – Elevador Lacerda e o Mercado Modelo. p. 288.
- 58- Cartão Postal- Avenida Jequitaia. p. 288.
- 59- Foto da Estação Ferroviária da Calçada. p. 290.
- 60- Cartão Postal – Vila Operária. p. 292.
- 61- Cartão Postal da Basílica do Bonfim. p. 293.
- 62- Recorte de Jornal sobre a festa do Bonfim. p.294.
- 63- Cartão Postal da Rua ao Monte Serrat. p. 295.
- 64- Cartão Postal do Forte de Monte Serrat. p. 295.

- 65- Cartão Postal do Aeroporto. p. 296.
- 66- Cartão Postal do deck do Aeroporto. p. 296.
- 67- Recorte de Jornal- embarque do governador de Pernambuco no aeroporto. p. 297.
- 68- Cartão Postal- Parça Castro Alves. p. 298.
- 69- Cartão Postal – Praça da Piedade ou 13 de Maio. p. 299.
- 70- Cartão Postal- Terreiro de Jesus. p. 301

Introdução.

O aguaceiro é uma chuva torrencial que chega rápido e com grande velocidade, molha a todos que estão fora dos abrigos e provoca um grande corre-corre. Aqueles que não estão abrigados, logo ficam ensopados, não há tempo para encontrar um lugar seguro para a chuva torrencial. Nesse corre-corre, a procura de proteção para uma chuvarada tão rápida e, às vezes, inesperada, a vida fica transformada, interrompida. Pouco adianta a correria, pois o aguaceiro é implacável. As marcas do aguaceiro ficam presentes nas roupas amarrotadas, no corpo, no comportamento, na paisagem da cidade e no caminho.

O aguaceiro é também chuva com grande poder de destruição, pois derruba as encostas, casas, destrói pontes, construções e as obras em acabamento e tudo que está no caminho da sua força. Passado o aguaceiro, que é chuva torrencial e rápida, os seus rastros marcam profundamente a vida e a cidade. O aguaceiro e o seu poder de destruição levam à reorganização da vida, a partir da destruição, e provoca novas atitudes e comportamentos por essa chuvarada tão intensa.

Nessa imagem do aguaceiro conseguimos enxergar a modernidade no Brasil e, em particular, na cidade do Salvador entre 1935 e 1945. A comparação entre os efeitos do aguaceiro e a modernidade possibilita compreender o impacto da modernidade da máquina na cidade antiga de Thomé de Souza.

A chegada da máquina, principalmente do automóvel, o transatlântico e o navio cargueiro, bem como do avião, acompanhado do discurso urbanista, chegam à cidade com pouco aviso e foram destruindo relações sociais e econômicas há muito estabelecidas e exigiram racionalidade econômica, jurídica, política e cultural, onde havia a empresa familiar ou tradicional, o mando e o compadrio como resultado do domínio oligárquico e coronelista.

O maquinismo, hoje, está tão integrado a nossa forma de vida que dificilmente pensamos as nossas vidas, sem as máquinas. Porém, houve um tempo histórico relativamente curto, onde as máquinas não tinham tanta proeminência sobre a vida social. A questão é: como as máquinas, rádio, cinema, automóveis, transatlânticos e aviões modificaram a vida social? E, no caso da cidade do Salvador, como esses instrumentos de locomoção de idéias e pessoas modificaram a vida da própria cidade?

Como, em um Brasil acostumado ao “*manda quem pode, obedece quem tem juízo*”, tinha que se curvar a um novo princípio da impessoalidade jurídica e administrativa? Como aceitar que a qualidade aferida, em concursos públicos, fosse suplantar a indicação do chefe político ou do mandonismo local? Como aceitar que uma cidade, para se organizar, necessitasse de um plano urbano, no qual os seus habitantes teriam que discutir a sua organização e o zoneamento da cidade? Como aceitar em Salvador, da Era Vargas, as proibições das construções de imóveis e as censuras de fachada, se antes bastava construir e elevar os seus muros e cercas sobre os seus quintais para criar animais e, o poder público tinha pouco o que fazer frente ao absoluto poder do proprietário?

Com a República no Brasil (1889), chegou a modernidade e, na Bahia, como um verdadeiro aguaceiro, modificou rapidamente a cidade colonial que era a cidade fortaleza ou baluarte. Há vários momentos que podem simbolizar a constituição dessa modernidade da máquina em Salvador. A eterna obra de melhoramento do porto da Cidade do Salvador, na primeira República (1889-1930), a ação de José Joaquim Seabra, em rasgar a avenida Sete de Setembro, no seu primeiro governo à frente do Estado da Bahia, entre 1912 e 1916, a derrubada da Igreja de São Pedro Velho e a implantação, nas imediações da igreja derrubada, do Relógio de São Pedro, em 1916. Além, é claro, da reforma completa do Elevador Lacerda, agora todo em concreto armado, e inaugurado em 14 de setembro de 1930.

Entre esses símbolos da modernidade da máquina à demolição da Igreja da Sé em 1933, por múltiplas razões, entre elas, a abertura das ruas e avenidas com o seu alargamento, produzindo na cidade de Thomé de Souza uma clarificação da cidade e a ampliação dos transportes públicos, sobretudo automotor, foram marcos da modernidade da máquina, no início dos anos trinta, na cidade do Salvador.

A queda da Sé tem uma força simbólica, na concretização da cidade a partir da lógica e do interesse do poder público municipal e estadual de ingressar a cidade no “novo tempo” das máquinas. Para isso, era imperioso a mudança da fisionomia urbana com às ruas largas e, se possível, planas para dar vazão à velocidade produzida pelo automóvel.

Os intelectuais e parte da população da cidade reagem a essa heresia moderna, mas a ação discursiva modernizante foi mais poderosa e, depois de idas e vindas, foi demolida a Igreja da Sé. Assim como Seabra já havia cortado algumas igrejas e derrubado outras, como a de São Pedro Velho, a racionalidade da modernidade urbana

trazia com ele um novo valor da sociedade, no qual, o patrimônio colonial e mesmo o patrimônio do século XIX, foram tratados como obstáculos ao progresso urbano e, até mesmo eram vistos como “trambolhos” e, em outros casos, o patrimônio colonial que incluía ruas estreitas, casario geminado, passeios curtos em relação à rua foram definidos como espaços pitoresco e antigo da cidade, e, por isso mesmo, deveriam dar lugar a uma nova cidade.

O aguaceiro da modernidade não se limitou ao simbolismo religioso católico na sua sanha de dar outra fisionomia à cidade e preparar o espaço para o novo agente de poder na cidade - os automóveis. O aguaceiro reformulou um outro símbolo da modernidade do século XIX, que era o parafuso da Conceição, fruto da engenhosidade dos irmãos Lacerda. O Elevador Lacerda foi recriado e re-inaugurado em 14 setembro de 1930, ao mesmo tempo em que a cidade recebia a renovação do jornal A Tarde, um dos meios de comunicação impressos da cidade, com a inauguração do novo edifício do jornal, em plena praça Castro Alves, um dos locais de maior visibilidade de Salvador. Era um prédio de linhas modernas e de vários andares, o que era uma novidade no meio social baiano. O jornal havia sido fundado em outubro de 1912, já em uma conjuntura de mudança urbana em Salvador, com o governo de Seabra (1912-1916).

Havia a cultura da mudança em curso no Brasil e na Bahia. Essa mudança não se limitava à introdução de novas máquinas e novas formas de construir, o que por si só já era um agente da modernidade, pois as classes sociais e os indivíduos, como portadores de discurso e ação das classes, percebem e modificam a sua conduta social com a introdução de forma expressiva das máquinas, que ia do rádio ao automóvel, do relógio mecânico ao cinema. Mas a mudança também foi política com o movimento de 1930, que alterou o modelo de organização econômica e social brasileira, deslocando o domínio absoluto da economia agrário-exportadora para intensificar o desenvolvimento do mercado interno e da indústria.

Em 1930, a chegada de Vargas ao poder político alterou, nos Estados da Federação, a composição e a correlação de forças políticas, antes quase que exclusivamente dominadas pelas forças políticas rurais e dependentes da arrumação e composição das oligarquias. Essa modificação do quadro político brasileiro também afetou, de forma substancial, o comportamento urbano, incluindo a sua economia, a população e porque não – a mentalidade urbana?

Com a chegada de Getúlio Vargas ao poder político foi criado o Ministério do Trabalho, da Indústria e do Comércio e a sindicalização forçada. Foi alterada a ordem

jurídica brasileira, com duas Constituições a de 1934 e do Estado Novo em 1937, que impuseram limites ao privatismo, antes quase absoluto, o que evidencia que o Estado Nacional passava a enfeixar o monopólio da violência legítima, condição necessária para se materializar a modernidade.

Política e nova re-configuração do Estado brasileiro, o cenário internacional com a queda do liberalismo e a ascensão do nazi-fascismo ancorado na força das máquinas e na indústria cultural faziam da década de trinta um ambiente para a mudança do Brasil e das cidades brasileiras. A modernidade, na sua face política, como define Rouanet, apresenta as seguintes características:

a racionalização política conduz à substituição da autoridade descentralizada pré-moderna pelo Estado absolutista e, posteriormente, pelo Estado verdadeiramente moderno, dotado de um sistema tributário centralizado, de um poder militar permanente, do monopólio da violência e da legislação, e de uma administração burocrática racional. A racionalização política desemboca na modernidade plena quando institucionaliza a dominação legal, legitimada pela crença em regras normativas e do direito dos governantes de exercerem sua autoridade em função dessas regras, distanciando-se, assim, a dominação tradicional, legitimada pela crença na tradição, e da dominação carismática, legitimada pela devoção incondicional a líderes exemplares, especialmente heróicos ou especialmente virtuosos.¹

Esse tipo ideal da modernidade que tem sua origem em Weber, na dominação legal-racional, possibilita compreender a realidade brasileira do período, pois Vargas, ao controlar o banditismo, entre eles, o cangaço endêmico, no sertão nordestino e desarmar as oligarquias e os coronéis com os seus batalhões patrióticos, criava as condições políticas militares para que o Estado Nacional fosse o único detentor da violência legítima. O Estado, em Vargas, procurou expropriar o banditismo e as oligarquias das suas armas e homens a sua disposição. Era um passo para estabelecer a modernidade política no Brasil. Outro aspecto foi à produção de um ordenamento jurídico brasileiro repressivo, principalmente com a Consolidação das Leis Penais de 1932, projeto Piragibe e a confecção, mais tarde, do Código Penal e do Código Processual Penal de 1940 e 1941, respectivamente.

Essa condição de fortalecer o aparato legal-repressivo, naquele momento, era fundamental para garantir a modernidade, na sua expressão política. Esse aparato legal, produziu a positivação e a institucionalização das condutas que o Estado sancionava como criminosas ou delitivas e estabelecia, juridicamente, uma condição estável de

¹ ROUANET, Sérgio Paulo. *Mal –Estar da Modernidade*. p. 121.

proteção do cidadão em relação ao Estado. Com uma melhor tipificação dos tipos penais, o Estado indicava para a sociedade brasileira em mutação rural para urbana e de uma sociedade agrária para uma sociedade industrial, quais as condutas que eram interditas juridicamente e criava uma certeza jurídica, impedindo, no plano do direito, o arbítrio do Estado.

Pretendemos exatamente evidenciar como a norma penal, positivou condutas sociais e, dessa forma criava as condições para a sociabilidade urbana. Observamos, com base em pesquisa documental, que a Secretaria da Segurança Pública do Estado da Bahia, buscava fortalecer o aparato repressivo, antes mesmo do Estado Novo (1937-1945), para garantir uma nova conduta social no meio urbano. A sociabilidade baiana teve como um dos seus elementos de socialização a Guarda Civil e a Polícia Judiciária, que atuavam para reprimir a auto-tutela do habitante da cidade do Salvador. As lesões corporais, as discussões que não raro se transformavam em agressões físicas e morais, o atentado ao pudor, o estupro, o defloramento, a sedução, o furto, o roubo e o homicídio foram figuras típicas penais da vida social soteropolitana no período de estudo. Todos esses tipos penais foram potencializados com a cidade e seu impacto com a modernidade da máquina.

A modernidade, com Vargas, em 1930, além de garantir a racionalidade da empresa moderna, ou da empresa capitalista, como ensina Weber, possibilitou a frutificação de uma nova mentalidade empresarial, agora auxiliada pelo Estado. Esse aspecto foi fundamental como agente de mudança da cultura econômica do Brasil e das cidades brasileiras, entre elas, Salvador.

Rouanet, apoiando-se em Weber, define uma das faces da modernidade, nesse caso a modernidade econômica:

Com o desaparecimento dos vínculos de subordinação feudal, que impediam o trabalho livre, facilitando a constituição do trabalho assalariado. Sobre esse novo fundamento constitui-se o capitalismo industrial. A empresa, já racionalizada em suas técnicas de gestão, acede a um novo patamar de racionalidade, pela incorporação incessante dos conhecimentos científicos ao processo produtivo. A economia se torna plenamente moderna.²

Ora, o Brasil, não conheceu os vínculos feudais que impediam o assalariamento, mas conheceu uma relação social ainda mais atrasada e desumana que foi a escravidão indígena e africana, do período colonial até o final do século XIX. Essa relação social perdurou, na sua forma dominante até 1888, quando o trabalho livre, no primeiro

² Idem, p. 120-21.

momento, e depois o assalariamento puderam se estabelecer no Brasil, como relação social de produção dominante do capitalismo.

A República Velha (1889-1930), ainda que juridicamente tenha estabelecido o domínio legal-racional, no plano da realidade empírica, essa dominação legal não produziu tal eficácia jurídica, por vários motivos, entre eles o domínio dos proprietários de terra e dos exportadores agrícolas e de matérias primas que conquistaram o Estado brasileiro de forma oligárquica e plutocrática, o que impedia que a norma legal e a estabilidade jurídica produzissem seus efeitos no meio social. O movimento de 1930, liderado por Vargas, foi um limite nessa organização do Estado brasileiro. Isso não significa dizer que o poder das oligarquias e dos coronéis desapareceu, podemos ver um outono nessa forma de poder.

Com Vargas, o trabalho assalariado passou a um plano central, tanto assim que o Estado Nacional Brasileiro procurou um meio de controlar a sua expressão política com a criação do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, como já salientamos, e, mais adiante, com o controle da estrutura sindical pelo Estado.

A empresa moderna, com base no cálculo racional, o maquinismo industrial e o trabalho assalariado produziam as condições para a modernidade no Brasil, ao menos na sua face econômica. Além do que, o aguaceiro da modernidade, do início da década de trinta, contava com novos elementos construtivos e com maior velocidade nessa construção. Os navios de grande calado exigiam a reforma do porto da Bahia, a chegada dos automóveis, auto-ônibus e caminhões, a ampliação da energia elétrica e do sistema da telefonia obrigaram a transformação da cidade e da sua urbanização atendendo o interesse das máquinas. As relações sociais de produção sofreram uma radical transformação, quando foi intermediado entre o trabalhador direto e a matéria prima a máquina. Essa transformação também se operou no plano das relações sociais, quando o capital passou a comprar a força de trabalho, transformado-a em mercadoria.

A cidade do Salvador, ainda que tivesse uma memória industrial do século XIX, teve como símbolo a Empório Industrial do Norte de 1891. Essa relação econômico-social não foi, até a primeira metade do século XX, o agente de mudança na cidade do Salvador. Assim, na falta de máquinas na produção industrial para criar a modernidade do trabalho, do que nos fala Walter Benjamin³, pois foi com a indústria moderna que se

³ BENJAMIN, Walter. *A Modernidade e os modernos*. p.20-21.

estabeleceu uma forte organização disciplinar nas sociedades onde elas se implantaram, na medida em que o trabalho era a força criadora da ordem social moderna.

A cidade do Salvador, que não conheceu grande impacto industrial na era republicana especialmente até o fim da Segunda Guerra Mundial, entrou na modernidade pela transformação da sociabilidade urbana por meio das máquinas. Entre elas, o rádio, o cinema e, principalmente, o automóvel.

Buscamos demonstrar como o discurso do urbanismo progressista, materializado no C.I.A.M (Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna) em 1928 e na Carta de Atenas de 1933 e que ganhou forma não especializada em 1943, que teve em Le Corbusier como seu maior expoente. A carta de Atenas defendia uma cidade para a máquina e a velocidade. Para que essa condição de modernidade se estabelecesse, era imperioso produzir espaços de ordem, com base na planificação urbana ou zoneamento urbano. O zoneamento urbano deveria garantir espaços para habitar, trabalhar, locomover-se e cultivar a alma e o espírito⁴.

Na Bahia, o urbanismo progressista dominou os discursos e as conferências da I Semana de Urbanismo, que se realizou na cidade do Salvador no mês de outubro de 1935. Foi, nessa Semana do Urbanismo, que se proclamou a necessidade de se pensar a antiga cidade de Thomé de Souza, a partir de uma planificação que tinha, como elemento gerador do plano urbano, a circulação e o automóvel. A máquina principal que modificava a cidade era o automóvel particular, o carro de praça e os auto-ônibus. E o trânsito deveria criar as condições de fluir desses agentes de velocidade. O debate urbanístico de 1935 teve, como centro, o zoneamento e a circulação. E um e outro obedeciam ao princípio do automóvel como agente de modernização da cidade. O automóvel não era somente um meio de transporte, trazia nele também o glamour da época e também o status social que conferia a seu proprietário ou usuário. O motorista e o chofer de praça passaram a ser valorizados socialmente como agentes do progresso urbano.

Analisaremos como o discurso do urbanismo da I Semana de 1935 afetou os agentes de comunicação da cidade e ao poder público municipal, no sentido de organizar Salvador para a modernidade da máquina. Energia elétrica, telefonia, rádio, geladeira, obras públicas como o calçamento e alargamento das ruas para os automóveis prepararam a cidade para a máquina. A crônica urbana era feita para valorizar o novo

⁴ CHOAY, Françoise. *O Urbanismo*. p. 18-26.

que, via de regra, estava associado ao automóvel e aos outros meios mecânicos. O patrimônio colonial e do século XIX bem como os antigos costumes, foram associados ao arcaísmo que atrapalhavam o desenvolvimento da cidade do Salvador.

A modernidade, além de política, econômica era também cultural, ao menos na expressão weberiana. Rouanet, que faz uma belíssima síntese dessa expressão, apresenta a modernidade cultural como:

Enfim, a racionalização cultural envolve a dessacralização das visões do mundo tradicional e a diferenciação em esferas de valor autônomo, até então embutidas na religião: a ciência, a moral e arte. A ciência moderna permite o aumento cumulativo do saber empírico e da capacidade de prognose, que podem ser postos a serviço do desenvolvimento das forças produtivas.(...) Cada uma das esferas de valor se desenvolve dentro de contextos institucionais próprios – as universidades e laboratórios, no caso da ciência, a comunidade dos juristas, no caso do direito, e no caso da arte o sistema de produção, distribuição e consumo dos bens estéticos, assim como a crítica, mediante entre o artista e o público⁵

Na análise desses elementos, observamos que Salvador não tinha sido dominada pela modernidade cultural, pois não conhecia o ensino universitário, ainda que, desde 1832, possuísse a Faculdade de Medicina que juntamente com o Rio de Janeiro formaram as duas primeiras faculdades médicas do país. Em 1891, nascia a Faculdade Livre de Direito, período que se formou também a Fundação Politécnica que deu origem à Faculdade de Engenharia da Bahia. A primeira universidade do Estado da Bahia só nasceu em 1946, a partir da aglutinação das faculdades pré-existentes e entre elas, a Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, criada em junho de 1941, que veio a constituir a Universidade da Bahia, hoje Universidade Federal da Bahia.

Não havia, dessa forma, um domínio da ciência na cidade da Bahia. O pensamento dominante era pré-científico ou pré-moderno. Além do que, o grosso da população urbana e, do Estado da Bahia era analfabeta, o que limitava, de forma substantiva qualquer possibilidade de produzir uma concepção da modernidade no seio dos habitantes da cidade. Este obstáculo à modernidade cultural facilitou, acreditamos, a preservação da religiosidade popular e de uma série de hábitos perenizados na cultura popular da cidade.

Devemos considerar, desse desconforto da modernidade da máquina que criou um forte impacto na realidade social e econômica da cidade do Salvador, a ausência de empresas modernas que organizassem o trabalho dentro da disciplina capitalista. O

⁵ ROUANET, Sérgio Paulo. op. cit., p. 120-121.

mercado, dominado pelo comércio grossista e atacadista, não incutia na ordem social baiana uma cultura de respeito à disciplina capitalista. O relógio era um mero adorno ou uma jóia, não atuando de fato como um agente socializador do tempo do capital. Procuramos exatamente analisar essa cidade real que reage às normas da modernidade da máquina ou ao urbanismo progressista, já definido anteriormente.

A reação dos habitantes à tentativa de planificação e ao zoneamento da cidade aparece quando o povo urbano procurava construir as suas moradias fora dos padrões estabelecidos pelo poder público. A Prefeitura do Salvador e os meios de imprensa vão chamar essa habitação popular de mocambos e criar meios de demoli-las ou erradicá-las da face da cidade. O discurso que legitima a demolição das casas populares era o da urbanização da cidade e sua preparação para o automóvel.

A população urbana de Salvador reagiu ao perigo representado pelos meios mecânicos de transporte e principalmente ao automóvel. O perigo na cidade era agora real com o trânsito das máquinas, bondes, carros e ônibus. Sucede grande número de atropelos, inclusive de acidentes automotores com mortes.

Há um combate entre o sujeito motorizado que quer a cidade organizada para ele e o pedestre que tinha o domínio quase absoluto das ruas e agora tem que ser espremido nos passeios da cidade. Andar no meio da rua conversando livremente era um costume comum na cidade, o qual percebemos claramente na fonte fotográfica. Outro aspecto, que vamos analisar, é a ação da Prefeitura para domar os feirantes com a construção dos Mercados como o de Água de Meninos e o das Sete Portas. Esses locais reservados ao comércio procuravam estabelecer controles sobre a feira livre e os seus agentes.

Finalmente, dedicamos a nossa atenção analítica à construção da imagem da cidade do Salvador como uma cidade para o turismo. A melhoria portuária e a chegada dos grandes transatlânticos possibilitaram a cidade de Thomé de Souza conhecer um fluxo regular de pessoas, que buscavam conhecer o Brasil, tendo como destino final a cidade do Rio de Janeiro, então capital da República, mas faziam escalas em várias cidade costeiras do Brasil, entre elas Salvador, que se viu na contingência de urbanizar a cidade para o visitante.

Salvador era carente de meios de hospedagem e de comida e bebida e com a chegada dessas “cidades flutuantes” era fundamental organizar aqueles meios. Além do que para a imprensa da época, a cidade era velha e com aparência de uma cidade colonial o que desagradava um segmento social importante na cidade. Assim, urbanizar ruas, avenidas, praças e jardins passou a ser uma preocupação para o atendimento ao

turista. Ao mesmo tempo, o poder público procurou construir a imagem da cidade por meio dos cartões postais e, dessa maneira, valorizar o patrimônio colonial da mesma. Esse conflito entre cidade pitoresca e cidade moderna marcou o período de estudo.

Nossa tese parte de um problema construído a partir da teoria elaborada por Le Corbusier em suas obras fundadoras, *Por uma Arquitetura 1923* e *Urbanismo 1924* onde, Le Corbusier defende a transformação da cidade observando: a circulação, o trabalho, o lazer e o morar. Essa transformação da cidade foi fruto da máquina especialmente: o avião, o carro e o transatlântico.

A urbanização da cidade do Salvador foi pensada e executada para atender à modernidade da máquina, principalmente os distritos centrais. Para responder a esse problema, procuramos a investigação histórica, utilizando a multiplicidade das fontes. Primeiro, a documentação da I Semana de Urbanismo de 1935, que traz as conferências dos urbanistas engajados em mudar a cidade da Bahia. Procuramos cotejar essa fonte com espaços da intelectualidade soteropolitana, como o Rotary Club, agente social que produziu impressões urbanísticas sobre Salvador. A essas fontes comparamos, também, com os diversos artigos e matérias jornalísticas. Entre esses jornais, destacamos: O Diário de Notícias, o Imparcial e A Tarde, ainda que Salvador possuísse outros jornais como o Diário da Bahia. A documentação da I Semana de Urbanismo, do Rotary Club e as matérias jornalísticas possibilitaram a identificação do discurso do urbanismo progressista.

Outra fonte, bastante utilizada, foi a narrativa dos intelectuais sobre Salvador, como Jorge Amado, que escreveu, no período, uma obra que dá conta da vida social e urbana de Salvador: *A Bahia de Todos os Santos. Trabalho*, que nasce no sentido de estabelecer um conhecimento da Bahia com o mundo, era um chamariz a desvendar “as coisas da Bahia”. Outro trabalho, que foi uma espécie de diário da cidade, é o livro de Ruth Landes, *Cidade das Mulheres*. Nesse roteiro, antropológico-urbano, vários costumes e formas de sobrevivências dos habitantes da cidade são descritos. O importante é que a antropóloga norte-americana, neste roteiro, apresenta, também, a sua visão de mundo e como se via a Bahia, no final da década de trinta do século XX. Outro trabalho, de reflexão intelectual que nos possibilitou analisar a modernidade na Bahia foi a obra de Edison Carneiro: *Candomblé na Bahia, 1948*, na qual a habitação do candomblé também revela a habitação do pobre e o comportamento social baiano. Além desses trabalhos, nos socorremos dos livros de memória de João Falcão, Lúcia Guedes

Mello e Geraldo da Costa Leal, que, em outro momento histórico, pensam a cidade da Bahia, no período da nossa investigação.

Utilizamos uma base documental bastante ampla da Prefeitura Municipal do Salvador. Primeiro com os relatórios de Governo de José Americano da Costa (1932-1935), Durval Neves da Rocha (1937-1940), um segundo relatório de Durval Neves da Rocha (1940-1941) e o Relatório de Elisio Lisboa de Carvalho 1943-1944. Esses relatórios foram fundamentais para se perceber uma linha modernizadora da cidade, tendo como agente indutor a circulação e a máquina de transporte, sendo a principal o automóvel.

A iluminação pública, passeios, largura das ruas entre outras reformas urbanas, no período, tiveram como fim atender aos meios de transporte motorizados. Nos relatórios é possível perceber que a ação do poder público municipal era organizar a cidade para a máquina. E nesta organização era importante demolir o patrimônio material que ligasse a cidade a uma imagem de cidade arcaica ou colonial.

No Arquivo Histórico Municipal, entramos em contato com uma vasta documentação, que ainda não está completamente organizada, dos principais departamentos da Prefeitura, que nos dão a possibilidade de perceber a dinâmica do poder público municipal diante da necessidade de alterar a organização da cidade. Esses documentos revelam as demolições, o drama dos habitantes da cidade, a limpeza pública e sua tecnologia, a fiscalização do poder público municipal frente às atividades econômicas da cidade, as legais e as ilegais, a burocracia municipal e sua dificuldade em estabelecer uma racionalidade com base na impessoalidade.

Na documentação do Arquivo Histórico Municipal, também nos valem das fontes iconográficas sobre a cidade da Bahia, entre elas os postais. Nesse Arquivo, há várias coleções iconográficas da cidade da Bahia e, entre elas, há a coleção de Renato Berbert de Castro, que reúne mais de uma centena de postais com a predominância da cidade do Salvador. Esse acervo iconográfico foi bastante útil para apresentar e analisar a imagem de Salvador desejada pelo poder público, tendo em vista que a criação dos cartões postais passava pelo crivo do Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP) e do Departamento Estadual de Imprensa e Propaganda (DEIP). Dessa coleção, a grande dificuldade foi que, na maioria dos postais, não há data. Então procuramos reconhecer a data aproximada a partir da presença de determinados imóveis. Outra fonte fotográfica utilizada foi a da EPCUS, que também está à disposição no Arquivo Histórico

Municipal. Essas fotografias trazem cenas da vida urbana e a demonstração do casario antigo da cidade que se buscava demolir.

Já, no Arquivo Público do Estado da Bahia, trabalhamos com a documentação da Secretaria da Segurança Pública do Estado, que nos apresenta a fisionomia da delinqüência da cidade e a forma de atuação, principalmente, da Guarda Civil. Nessa fonte documental, pudemos conhecer o cotidiano do crime e a figura do criminoso. Exploramos, também, os processos crimes, que nos evidenciam o comportamento da Justiça na condenação ou não dos réus. O conjunto dos processos nos fornece preciosas informações sobre o histórico de cada crime em particular e a luta do Ministério Público para condenar e dos advogados para absolver e, nessa lide, várias informações foram reveladores para compreender a sociedade baiana.

A modernidade não foi uma mera transposição cultural da Europa e dos Estados Unidos para o Brasil, foi um processo complexo, no qual aquela concepção cultural foi se disseminando muito lentamente na realidade brasileira. Em alguns momentos, houve um maior aceleração daquela concepção cultural, produzindo um verdadeiro aguaceiro que rapidamente liquidou as relações sociais e culturais estabelecidas. O processo de germinação da modernidade atuou sobre múltiplos meios como: a empresa moderna e a sua cultura do relógio mecânico e da disciplina do trabalho. Outro meio foi a modificação do comportamento social diante das máquinas e, entre elas, o automóvel, o transatlântico e o avião. O rádio e o melhor aperfeiçoamento dos meios impressos possibilitaram a difusão da modernidade. A moda e a linguagem também caminhavam com o receituário da modernidade.

A modernidade da máquina na cidade do Salvador teve no automóvel o seu elemento central de modificação da sociabilidade urbana. Buscamos, então, saber de onde Salvador importava os seus automóveis. A fonte utilizada foi os Relatórios da Associação Comercial da Bahia e, principalmente, os boletins mensais da Associação. Esses, até o ano de 1942, fornecem a tabela de importação externa e interna e traz o número de carros importados mês a mês. Nessas tabelas também são fornecidas as informações de importações de máquinas de costuras, rádios, máquinas de escrever, mas não foi possível saber a quantidade de máquinas que realmente ficavam na cidade já que muitas eram negociadas com outras localidades. A máquina vai se impondo à cultura social e econômica da cidade da Bahia e a comunicação com os Estados Unidos e Europa, no plano externo, e o Rio de Janeiro e São Paulo, no plano interno, abrem

Salvador para as máquinas e, ao mesmo tempo, para a necessidade de modificação do mundo urbano.

Essa é, então, a nossa tese de que a cidade do Salvador na Era Vargas, mais precisamente de 1935 a 1945, conheceu a modernidade em razão das máquinas e a principal delas foi o automóvel, que alterou a sociabilidade urbana e o plano físico da cidade.

A organização dos capítulos da tese obedeceu à seguinte lógica: no primeiro capítulo, procuramos apresentar a ordem econômica e social brasileira a partir do movimento de trinta e, como essa década, repleta de contradições econômicas, políticas, ideológicas e sociais, estabeleceu um quadro de transformação nas cidades brasileiras e em especial na cidade do Salvador, pois, ao observar o movimento do quebra bondes, em 1930, e a destruição da Igreja da Sé em 1933, é possível compreender que algo se passava com a cidade da Bahia. Dessa forma, procuramos, com base na historiografia, analisar esses agentes de mudança ou de contenção dessas mudanças.

No segundo capítulo, o nosso objetivo foi especificar o discurso que a I Semana de Urbanismo da Bahia, em 1935, produziu, pensando a cidade de Thomé de Souza. E, nesse pensamento ou reflexões urbanísticas, podemos ver que havia um móvel de intervenção na cidade que era exatamente o automóvel, essa maravilha moderna. O discurso dos urbanistas de 1935 vai de encontro à cidade que tínhamos, na qual as vias e ruas não estavam preparadas para o automóvel.

No terceiro capítulo, procuramos estabelecer a relação entre a cidade da Bahia e a máquina. Dessa maneira, estabelecemos uma discussão entre a cidade e a rua, a cidade e o comportamento da população frente às máquinas, a cidade e o serviço de eletricidade, a cidade e o telefone e, finalmente, a cidade e os meios de transportes. Nesse capítulo, o objetivo é evidenciar que, de fato, as máquinas mudaram Salvador na arte de morar e de viver em sociedade.

No quarto capítulo analisamos como a racionalidade jurídica influenciou na ação do Estado para constituir novas condutas sociais e jurídicas. A lei penal vedava antigos comportamentos e o poder público se esmerou em efetivar novos comportamentos urbanos que passaram a ser compreendidos como modernos e civilizados. Assim, foram criados obstáculos jurídicos à valentia masculina e as agressões físicas para garantir a pacificação social. O Estado buscou, também proteger a mulher contra a violência carnal que era uma constante na cidade.

No quinto capítulo, procuramos analisar o conflito entre o pensamento da cidade ideal e a cidade real. Como o poder público enfrentou a habitação popular, as feiras livres, os atropelos e a festa. Cada evento social, ocorrido na cidade, era uma denúncia da dificuldade do projeto de modernidade com base na máquina. O poder público tinha obstáculos sociais e econômicos que não poderia resolver em médio prazo, daí o drama social e econômico que se estabeleceu entre a cidade sonhada e a cidade real.

E, finalmente, no sexto capítulo, buscamos trabalhar a construção da imagem da cidade a partir dos cartões postais que procuraram, no primeiro momento, alinhar a cidade pitoresca e a cidade moderna. Foi possível perceber que os cartões postais ficaram entre apresentar as igrejas, os baluartes de guerra de Salvador, o casario colonial e as novas e largas ruas, as novas construções edificadas em concreto armado como o edifício Oceania, no Farol da Barra. Os cartões postais não perdiam oportunidade para apresentar uma nova imagem da cidade do Salvador, principalmente, expondo os automóveis.

A cidade e a cultura da modernidade na Era Vargas 1930-1945.

A ruptura como modelo agrário-exportador foi condição para a materialização e organização da cidade no Brasil. É bem verdade que já com o golpe da República em 1889, elementos de modernidade como a igualdade perante a lei, a separação da Igreja do Estado, o Estado laico, o casamento civil, a secularização dos cemitérios constituíram as condições para a valorização do espaço urbano. Mas, é inegável que o movimento de 1930, diminuiu a influência das oligarquias e dos coronéis e, dessa forma, no plano político foram criadas as condições da modernidade no Brasil.

A cidade e a produção industrial passaram a ser a opção econômica do Brasil. E, assim, a cidade, veio a se constituir no novo centro econômico do Brasil. Até 1930, o grosso da população e a economia brasileira tinham por base o espaço rural e era, nesse espaço social, que o mundo social era organizado, o que facilitava a organização de uma cultura tradicional.

O movimento de 1930, sem dúvida, foi um momento de ruptura com o modelo de domínio estabelecido na Primeira República (1889-1930), com base na falsa representação política e do amplo controle das oligarquias do aparato do Estado o que, no plano fático, era um obstáculo à modernidade cultural política e econômica, tendo em vista que as oligarquias impediam a impessoalidade da lei e a constituição de um Estado Burocrático, na concepção de Max Weber, como o princípio de jurisdição fixa e oficial – ordenada por leis ou normas administrativas.

Os juizes passam a dizer o direito não de acordo com os interesses dos chefes oligárquicos e dos seus coronéis, agora a justiça comum estadual, a justiça Eleitoral federal e mais tarde a justiça do Trabalho reduzem em muito a influência pessoal dos coronéis na aplicação da prestação jurisdicional. Com isso, não se quer dizer que a influência oligárquica tenha acabado, mas que perdera a hegemonia do controle do Estado brasileiro.

Outra característica da ordem legal-racional é que as atividades burocraticamente estabelecidas são de forma fixa como deveres oficiais, o que limitava a esfera da personalidade, possibilitando ao Estado criar as condutas pré-estabelecidas, normatizando a vida social. Além do que a ordem burocrática estabelecia meios de

coações legítimas também previstas no ordenamento, garantindo a exigibilidade da conduta social⁶.

A dominação legal-racional, tal qual definida por Weber, é uma dominação que garante a organização burocrática e a estabilidade do sistema social, uma vez que o agente social conhece as condutas jurídicas-políticas, visto que elas são previamente estabelecidas. Com a ordem burocrática, na compreensão de Weber, a norma se materializa exatamente nos procedimentos burocráticos que levam a determinado fim. Esses procedimentos são estatuídos de maneira prévia com o objetivo de garantir a impessoalidade e a racionalidade da associação⁷.

Outro aspecto, que possibilita ao período de estudo ser entendido como um momento de frutificação da modernidade no Brasil e, na Bahia foi à despersonalização do corpo burocrático funcional do Estado. Com Vargas, principalmente após o Estado Novo (1937-1945), com a criação do DASP, e a própria Constituição autoritária de 1937, a regra de entrada no serviço público passou a ser meritória.

O concurso público que estabelecia a impessoalidade da função pública criava as carreiras, que dessa maneira, estabeleciam um sistema burocrático de natureza hierárquico, o que formava um novo sistema de comportamento dos funcionários públicos. Na prefeitura de Salvador, esse sistema de carreira procurava ser estabelecido, pois encontrava dificuldades em se materializar, tendo em vista o comportamento dos funcionários em buscar o apadrinhamento político:

Exmo Major Prefeito. 4 de janeiro de 1938. Atendendo a necessidade de que seja criado nessa diretoria o critério verdadeiro equidade e justiça para premiar no momento oportuno o verdadeiro mérito, de também punir os ineptos e os incapazes, fomentando dessarte o estímulo ao trabalho criador, solicito-vos as necessárias providencias no sentido de que sejam adotadas oficialmente as fichas cujos os modelos seguem anexa, e, em consequência, sejam pela Diretoria Geral do Expediente mandado imprimir, a fim de que se possa com brevidade se estabelecer esse serviço, cuja face importante ressalta e é evidente. Cordiais saudações. Ten. José Alves Souza. Diretor⁸.

Havia uma necessidade de profissionalização da administração pública com o objetivo de que ela diminuísse o controle pessoal e oligárquico. A moderna administração, de forma burocrática, se estabelece pelo “arquivo”, no qual a administração(repartição) garante a perenidade das ordens estatuídas e a impessoalidade da função pública. No período de estudo, ou seja de 1935 a 1945, esta questão da

⁶ WEBER, Max. *Economia e Sociedade*. p. 143-47

⁷ Idem. *ibidem*.

⁸ Arquivo Histórico Municipal. Fiscalização Geral. Não há numeração na caixa.

impessoalidade foi sempre um drama e a cultura patriarcal de proteção familiar dificultou uma ação burocrática com base na impessoalidade e no princípio de igualdade perante a lei.

Um caso que mostra o limite do comportamento burocrático impessoal foi o narrado pelo jovem comunista João da Costa Falcão, quando identificado como subversivo no regime de Vargas, e por influência política do seu pai, rico pecuarista, obteve a sua prisão domiciliar, enquanto seus companheiros de partido foram enquadrados na forma da lei e detidos no presídio.

...A emoção do nosso encontro confundiu-se com a sua decepção e tristeza pela minha prisão. Meu pai havia mobilizado os amigos que tinha ligação com o regime e lhes prometeram que eu não seria preso ao desembarcar. Mas, surpreendentemente, a polícia estava lá para flagrar a minha chegada e dar-me ordem de prisão, com um atenuante: eu não iria para nenhuma cadeia pública, ficaria preso em domicílio⁹

A ordem burocrática estabelece uma especialização do sistema, determinando que o funcionário tenha o desempenho do cargo mediante um aprendizado e esse aprendizado segue regras gerais e é de natureza técnica especial. A razão da organização burocrática apresenta superioridade técnica sobre qualquer outra forma de organização, ou de natureza tradicional ou carismática. Essa superioridade tem como elementos ou princípios: a precisão, velocidade, clareza, conhecimento dos arquivos, continuidade, discricção, unidade, subordinação rigorosa entre outros¹⁰.

O aguaceiro da modernidade tinha como objetivos: o direito e a organização burocrática que estabelecia a interpretação racional da lei que era a forma mais bem acabada do Estado legal-racional.

Isso não significa dizer que a Revolução de Trinta acabou do dia para a noite com o mandonismo local, nas expressões de Maria Isaura Pereira de Queirós ou, ainda, destruiu o sistema oligárquico e, nem tampouco, que essa “Revolução”, levou ao poder político os trabalhadores e as classes subordinadas, mas criou as condições para a modernidade se efetivar no Brasil, tendo na cidade o espaço privilegiado para essa cultura.

Inicialmente, em termos conceituais, é difícil sustentar o termo revolução. Na concepção da Sociologia marxista, esse termo é a transformação das estruturas maiores da sociedade. Transformação que não houve com o movimento de Trinta, como também não há dúvida de que este movimento foi realizado e dominado por uma facção

⁹ FALCÃO, João. *O partido Comunista que eu Conheci*. p. 176.

¹⁰ WEBER, Max. op. cit. p. 143-47.

dissidente das classes dominantes no Brasil, porém não a que hegemonizava o controle do Estado republicano, no caso a oligarquia agrário-exportadora do café.

A oligarquia do café que era hegemônica, desde o primeiro governo civil republicano, de Prudente de Moraes (1894-1898), assumiu o controle do Estado e passou a organizá-lo de acordo com os seus interesses. Podemos dizer que a máquina do Estado estava a serviço da economia do café. A exceção dos dois governos militares (1889-1894), do governo de Hermes da Fonseca (1910-1914) e do governo de Epitácio Pessoa (1919-1922), todos os governos da República Velha até 1930, haviam saído dos maiores Estados produtores de café (São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro).

Insistimos, ainda, no conceito, se revolução significa transformação das estruturas maiores da sociedade, em boa sociologia, o que foi transformado com o movimento de 1930? Quais os atores sociais que passaram a controlar as decisões do Estado? Quais os discursos que foram produzidos a partir daquele movimento? Como ficou organizado a economia brasileira a partir de então? Quais os interesses do capitalismo internacional que poderiam estar ligados a esse movimento?

Boris Fausto discute que a Revolução de Trinta não significou uma luta entre a economia agrário-exportadora e a indústria capitalista, ao menos em São Paulo. Assim sendo, para Fausto, a burguesia industrial esteve ausente do movimento revolucionário e, antes pelo contrário, estava em outra trincheira os que não queriam o movimento e a mudança, nos seguintes termos:

Mal esboçada a disputa, as principais associações industriais de São Paulo lançavam um manifesto, como data de 30 de julho de 1929, publicado com grande destaque na primeira página do Correio Paulistano, apoiando a candidatura Júlio Prestes. O documento assinado, sem designação de nomes, pelo Centro da Indústria do Estado de São Paulo, Centro das Indústrias de Fiação e Tecelagem, Centro das Indústrias de Papelão, Centro do Comércio e Indústrias de Madeira de São Paulo, União dos Fabricantes Nacionais de Papel, Associação das Industriais e Comerciantes Gráficos, Centro dos Industriais de Calçado de São Paulo. O apoio não ficava em declaração formal, mas anunciava a intenção da grande indústria de arregimentar politicamente o setor e a área sob sua influência¹¹

Na análise de Fausto, a burguesia industrial não apoiou a chapa de Getúlio Vargas/ João Pessoa, e tampouco se moveu favoravelmente ao governo de Vargas, pós-outubro de 1930, já que *“o episódio revolucionário de 1932 revela, por sua vez, o ajustamento da indústria paulista, ao lado das demais forças que se opuseram ao*

¹¹ FAUSTO, Boris. *A Revolução de Trinta: Historiografia e História*. p. 29

governo nascido da revolução”¹². Ao menos, na perspectiva de São Paulo, a “burguesia Industrial” não ficou com o projeto revolucionário de três de outubro de 1930.

Devemos, também, a Boris Fausto, a exclusão do Partido Democrático como um instrumento político da “burguesia industrial” e das classes médias, pois “*a hipótese de que o Partido Democrático teria surgido como representação política de setores novos, supostamente dinâmicos, onde estariam incluídos os industriais, ao lado de grupos financeiros e das classes médias, não tem maior consistência.*”¹³. Ainda que o Partido Democrático tenha sido opositor do governo Washington Luis (1926-1930) e tenha constituído a base de apoio de Vargas, não galvanizou a classe industrial para o projeto revolucionário e esteve “praticamente afastado das articulações desenvolvidas entre março/outubro de 1930”¹⁴.

O último segmento social analisado por Fausto são as classes médias e depois de todas ponderações teóricas a respeito do conceito de classes médias e de sua objetivação histórica, o historiador paulista conclui em relação às mesmas.

O movimento de 1930 não pode ser entendido sem a intervenção das classes médias, mas não é uma revolução destas classes, nem no sentido de que elas sejam o setor dominante no curso da revolução, nem de que sejam seus principais beneficiários. Não se nega com isto que certos traços da orientação do governo Vargas, especialmente o maior intervencionista do Estado, tenham permitido a ampliação de oportunidades para as classes médias e a formação de novos segmentos no seu interior¹⁵

2.1 O cenário da Revolução de Trinta no Brasil e na Bahia.

A Revolução de Trinta ainda que um movimento de classe dominante foi uma ruptura com o sistema de dominação estabelecido pela oligarquia cafeeira desde o governo de Prudente de Moraes.¹⁶ Em três de outubro de 1930, um arco de forças políticas marginalizadas do poder central aglutina-se e aproveita a crise econômica por que passava a cafeicultura e determina uma nova fisionomia na natureza do Estado brasileiro. Essas forças políticas iam das oligarquias gaúchas e mineiras e passavam pelo apoio decidido de figuras-chave do movimento tenentista. Para Boris Fausto.

ao se caracterizar a Revolução de 1930, é preciso considerar que as suas linhas mais significativas são dadas pelo fato de não importar em alteração das relações de produção na instância econômica, nem na substituição imediate de uma classe ou fração de classe na instância

¹² FAUSTO, Boris. op. cit., p. 31.

¹³ Idem. p. 33.

¹⁴ Idem. p. 32.

¹⁵ Idem. p. 84.

¹⁶ CARDOSO, Fernando Henrique. “*Dos Governos Militares a Prudente - Campos Sales*”

política. As relações de produção, com base na grande propriedade agrária, não são tocadas; o colapso da hegemonia da burguesia do café não conduz ao poder político outra classe ou fração de classe com exclusividade.¹⁷

Esse movimento político rompeu com o domínio que a classe cafeeira tinha sobre o Estado, o que leva a implicações ao nível da infra-estrutura econômica, uma vez que houve o deslocamento do centro dinâmico de acumulação de capital, no caso do café para o setor industrial. Segundo Celso Furtado:

contudo, o fator dinâmico principal, nos anos que se seguem à crise, passa a ser, sem nenhuma dúvida, o mercado interno. A produção industrial, que se destinava em sua totalidade ao mercado interno, sofre durante a depressão uma queda de menos de 10 por cento, e já em 1933 recupera o nível de 1929. A produção agrícola para o mercado interno supera com igual rapidez os efeitos da crise. É evidente que, mantendo-se elevado o nível da procura e represando-se uma maior parte dessa procura dentro do país, através do corte de importações, as atividades ligadas ao mercado interno puderam manter, na maioria dos casos, e em alguns aumentar a sua taxa de rentabilidade. Esse aumento da taxa de rentabilidade se fazia concomitantemente com a queda dos lucros no setor do mercado externo. Explica-se, portanto, a preocupação de desviar capitais de um para outro setor. As atividades ligadas ao mercado interno não somente cresciam impulsionadas por maiores lucros, mais ainda recebiam novo impulso ao atrair capitais que se formavam ou se desinvestiam no setor de exportação¹⁸.

Porém, a transferência de renda do capital do café para o mercado interno, não significa dizer que aquele produto perdeu a sua condição de astro-rei da economia brasileira. O que estava ocorrendo é que, naquela conjuntura desfavorável ao café, ele passava a ser um agente que transferia renda do setor agrário-exportador para o setor industrial.

Getulio Vargas tratou, na primeira década de governo, de equilibrar a situação do café no mercado internacional, ao mesmo tempo em que procurava diminuir o predomínio do modelo agrário-exportador, apoiando o crescimento industrial.¹⁹

A crise do capitalismo internacional criava obstáculos à importação de bens de consumo, o que era um estímulo à produção interna. Mas, na política de Vargas, havia lugar para a proteção do segmento industrial por meio de taxas tarifárias que protegiam

¹⁷ FAUSTO, Boris. Op.cit. p. 86. grifo meu. As palavras imediatas e exclusividade tem razão de ser por que é inegável que o bloco cafeeiro foi afastado do centro de decisões do poder do Estado, contudo no espaço de disputa pelo poder no seio do Estado (local onde ocorre as disputas de classe ou fração de classe) esse novo bloco que ascende ao poder político não tem com Exclusividade, pois a disputa continua entre o novo bloco de poder e o bloco cafeeiro.

¹⁸ FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. p. 198.

¹⁹ LEOPOLDI, Maria Antonieta P. “A economia política do primeiro governo Vargas (1930-1945): a política econômica em tempos de turbulência.” p. 248.

a indústria nacional, “além disso, o conselho Federal de Comércio Exterior manteve a restrição de importação de equipamentos para instalação de fábricas concorrentes com as já instaladas no país até 1938.”²⁰

Essa disputa, no interior do Estado, entre o setor agrário-exportador e o setor industrial, vai ser a tônica dos anos trinta e quarenta, como também da política populista e nacionalista forjada a partir da segunda guerra mundial.

Na Bahia, o movimento de 3 de outubro de 1930, encontrou parte da classe política completamente despreparada para a escalada do movimento. É importante recordar que o vice-presidente eleito era o ex-governador Vital Soares (1928-1930), na chapa vitoriosa de Julio Prestes, e assim, a Bahia retornava ao centro do poder depois de uma longa ausência.

O movimento que partiu do Rio Grande do Sul, Minas Gerais e Paraíba colocou em polvorosa as classes proprietárias do Brasil e da Bahia. A sensação pela leitura dos documentos era de que a expectativa das classes proprietárias, principalmente as representadas pela Associação Comercial da Bahia, identificava, inicialmente o movimento como passageiro e dirigido por desordeiros que se aproveitavam da quadra de insurreição nacional.

Na cidade da Bahia, o movimento de 3 de outubro trouxe o quebra-bondes, quando a cidade transmutada em cidadela revolucionária viu o seu principal meio de transporte ser depredado em todos os distritos da cidade. O Jornal A Tarde sofreu as conseqüências do movimento quando teve as suas instalações atacadas pela fúria popular. A Associação Comercial da Bahia viu, inicialmente, o movimento da seguinte forma:

Acontecimentos sediciosos nesta Capital. Em noite de 4 de outubro irrompeu nesta cidade um movimento sedicioso, que tomou serias proporções, porquanto a sua atuação se orientou no sentido de praticar depredações nas propriedades particulares, sendo extraordinariamente danificados bens da Companhia Linha Circular e o edifício do jornal “A Tarde”, situado à Praça Castro Alves²¹

A reação das classes conservadoras, como era comum chamar-se às classes proprietárias, foi de procurar o governador em exercício e procurar garantir o patrimônio comercial e a abertura do comércio. O que pode ser um indício da leitura míope que teve a Associação Comercial da Bahia em relação à força do movimento. No dia 6 de outubro, se reuniu e publicou a seguinte nota:

²⁰ Idem..p. 249.

²¹ Relatório da Associação Comercial da Bahia, ano 1931. p. 145.

A Associação Comercial da Bahia aplaude integralmente qualquer medida repressiva tomada pelo poder público aos movimentos sediciosos já levados a efeito ou que venham realizar, traduzindo em grosseiras atentados à propriedade particular, e confia plenamente que o governo esteja aparelhado para fazer respeitar a segurança e tranqüilidade pública. Bahia 6 de outubro de 1930. Assinado Almir de Azevedo Gordilho – Presidente. Luiz Barreto Filho – Secretário.²²

A Bahia não foi um território favorável para os revolucionários de 1930. As classes proprietárias e as classes médias viam com desconfiança o movimento. Somente quando a vitória dos liderados por Getúlio Vargas era irreversível a Bahia deu mostras de ser favorável ao novo regime. *“Ao fim de algum tempo, a cidade ficou colorida de lenços vermelhos. Houve gente que apareceu embrulhada em amplos lençóis encarnados! Não se imaginava haver tantos revolucionários na Bahia”*²³.

A calma demorou de chegar ao Estado da Bahia, que teve os seus dois primeiros interventores civis, Leopoldo Amaral e Arthur Neiva, que tiveram vida curta no mando político baiano. O primeiro ficou pouco mais de três meses (1º de novembro de 1930 a 18 de fevereiro de 1931), já Arthur Neiva durou mais um pouco e ficou quase cinco meses (18 de fevereiro a 15 de julho de 1931). Esses civis abriram espaço para o tenente Juraci Magalhães que permaneceu no poder durante seis anos entre interventoria e governador mediante eleição indireta.²⁴

2.2 A Reação do setor agrário-exportador: a Revolução Constitucionalista de 1932.

A Revolução de Trinta criou um novo bloco de poder que procurava dentro dos limites de uma revolução de classe dominante estabelecer uma nova ideologia (nacionalista), uma nova fração de classe dominante (a industrial) e garantir a submissão das classes subalternas (operárias). A esse jogo de poder de difícil equacionamento, enfrentava ainda, o novo bloco, os interesses contrariados do bloco cafeeiro, que via, pouco a pouco, a sua renda sendo transferida para outros setores da economia. Além do mais, sem um sistema que garantisse o financiamento do café, os barões viam suas dívidas ficarem sempre crescentes.

Essa situação, mais o desespero das classes médias paulistas pela legalização do sistema, favoreceu a erupção, em 1932, da chamada Revolução Constitucionalista em

²² Idem. p. 146.

²³ SAMPAIO, Consuelo Novais. *Poder e Representação*. p. 60.

²⁴ Idem. p. 63.

São Paulo. O movimento constitucionalista era uma reação ao clube 3 de Outubro, reduto dos tenentes, que procuravam adiar a legalização do novo regime. Acreditavam os tenentes que à volta ao Estado de Direito levaria as oligarquias de volta ao poder. Por outro lado, as classes médias viam no Estado de Direito à possibilidade de seu fortalecimento e conjuntamente com o Partido Democrático de São Paulo organizaram o levante de 9 de julho:

São Paulo levantou-se em revolta armada. A rebelião foi imediatamente batizada Revolução Constitucionalista e a cidade de São Paulo mobilizada para uma guerra civil em larga escala. Fábricas foram apressadamente convertidas para a produção de munição bruta. Donas de casa da classe média contribuíram com as jóias para a Campanha do Ouro, a fim de financiar o esforço de guerra, enquanto seus filhos se apresentavam como voluntários para servir nas trincheiras. As classes trabalhadoras, contudo, permaneceram relativamente indiferentes ao chamado às armas ²⁵.

O movimento constitucionalista de 1932 deixou São Paulo isolado dos demais Estados da Federação, pois a participação do Rio Grande do Sul e de Minas Gerais não aconteceu. Elementos de proa da antiga ordem procuraram utilizar-se do movimento constitucionalista, como foi o caso de Borges de Medeiros, no Rio Grande e Arthur Bernardes em Minas.

O esmagamento completo do movimento paulista possibilitou o fortalecimento das posições de Getúlio e do seu bloco de poder. Porém o reclame pela constitucionalização do regime era crescente e, em 3 de maio de 1933, foi convocada a Assembléia Nacional Constituinte.

A Assembléia Constituinte e o seu produto estão dentro dos limites de seu tempo, no qual as democracias liberais perdiam força e os regimes autoritários davam demonstração de grande vitalidade. O fascismo representava, naquela conjuntura, solução para os problemas das massas. A Assembléia Constituinte de 1933 criou um sistema no qual houve a participação dos deputados eleitos e de membros dos sindicatos ou corporações também eleitos. Surgiu, então, a figura do constituinte classista.

A constituição de 1934 pode ser caracterizada, entre outros, pelos seguintes pontos: a eleição direta para presidente da República (sendo que o primeiro presidente seria eleito por via indireta, foi o caso de Getúlio Vargas, que teria o mandato até 1938), proibia-se a reeleição, o poder legislativo seria unicameral, formado pela Assembléia Nacional. O Senado Federal seria mantido como órgão de coordenação de poderes. Os

²⁵ SKIDMORE, Thomas. *Brasil: de Getúlio a Castelo*. p. 37.

Ministros de Estado teriam que responder também perante a Assembléia. Foram estabelecidos os casos de intervenção nos Estados. Legitimou, ainda, a constituição de 1934, o voto secreto, a justiça eleitoral, o voto feminino, a redução da idade eleitoral de 21 para 18 anos, e o dirigismo econômico por parte do Estado com a possibilidade de fixar o salário mínimo e justiça do Trabalho²⁶. Porém a maioria da população brasileira continuava excluída do processo político e, conseqüentemente da cidadania, pois os analfabetos continuavam sem votar.

Como vimos, a Revolução de Trinta estabeleceu no poder um novo bloco que tinha como objetivo instituir uma nova ideologia - o nacionalismo e o controle da máquina do Estado e garantir a submissão das classes subalternas, principalmente a operária. Este processo de domínio foi marcado por vários conflitos o que dificultou a tarefa.

As classes subalternas, animadas pelas vitórias populares que ocorriam no mundo, preparavam os seus projetos de **assalto ao Estado**²⁷. Neste sentido, preparavam a organização de uma frente política de esquerda e popular para desmascarar o caráter elitista e autoritário dos novos donos do poder. Esta frente foi a Aliança Nacional Libertadora ou ANL, que estabeleceu como exigências os seguintes pontos:

1)anulação de todos os débitos às nações imperialista; 2) nacionalização das empresas estrangeiras; 3) liberdades públicas; 4) direito ao governo popular; 5) distribuição das propriedades feudais entre camponeses e proteção ao pequeno e médio proprietário. Esses pontos inspiravam-se em esquemas de interpretação da sociedade brasileira que se baseavam nas categorias postas em circulação pelos comunistas e pela Internacional Comunista²⁸.

Luís Carlos Prestes foi aclamado como presidente de honra da ANL os cargos mais importantes foram entregues a ex-tenentes que combateram na Coluna Prestes ou estavam mais à esquerda do tenentismo.

A ANL deu vida às esquerdas e *“mais de 1.600 sedes locais da ANL haviam brotado, até fins de maio de 1935. Os elementos “ progressistas” dentro da classe média estavam finalmente se unindo aos sindicatos trabalhistas militantes para apoiar um programa radical.”*²⁹. O apelo popular da ANL levou o governo de Getúlio Vargas solicitar salvaguardas à Assembléia Nacional, o que aconteceu rapidamente com a lei de

²⁶Idem. p. 40.

²⁷ A definição não é minha. Ela está no excelente trabalho de Paulo Sérgio Pinheiro que analisa as esquerdas e o Partido Comunista na década de trinta. O trabalho a que me refiro é Estratégias da Ilusão.

²⁸ PINHEIRO, Paulo Sérgio. Estratégias da Ilusão. p. 273.

²⁹ SKIDMORE, Thomas. op. cit., p. 41.

Segurança Nacional. Em 13 de julho de 1935, a ANL havia sido invadida e fechada por seis meses por ordem do governo de Getúlio Vargas.

Rapidamente o Partido Comunista e as esquerdas militares organizaram uma rebelião que deveria derrubar o governo de Getúlio Vargas e estabelecer uma República popular e democrática. Esta rebelião, que entrou na história como a Intentona Comunista de 1935, aconteceu em três cidades diferentes, mas pela tática ou imaginação das esquerdas deveria se irradiar por todo o Brasil. As cidades foram Natal, Recife e Rio de Janeiro. A falta de sincronia levou ao fracasso o movimento e deu juntamente com o falso plano COHEN a justificativa de que precisava Getúlio e o bloco industrial para um Golpe de Estado, mergulhando o Brasil em uma ditadura pessoal de graves conseqüências políticas e sociais.

A década de trinta, além de ser um período de depressão econômica, foi também um momento do exercício de ideologias autoritárias. Além da ANL, que não era democrática, outra corrente política se organizou, também fortemente influenciada pelos movimentos externos, e foi designado de integralismo.

O Integralismo de natureza autoritária e nacionalista era influenciado pelo fascismo europeu que conquistava a Europa para seu projeto totalitário e de negação das democracias representativas.

A exemplo de outros movimentos fascistas o integralismo concedia importância central aos símbolos e às imagens. A denominação Ação Integralista Brasileira sugeria a desvinculação da idéia de partido, concebido como representante de interesses particularistas, indicador preciso do decadente sistema político democrático e liberal. O integralismo rejeitava a idéia de representação política, defendendo a mobilização integral e a submissão da massa ao chefe supremo. O termo “Brasileira”, cunhada na sigla AIB, sugeria a defesa dos interesses nacionais contra os partidos estaduais, os objetivos regionais e oligárquicos e ainda aqueles considerados internacionalistas, como os afeitos ao Partido Comunista.³⁰

Vargas soube manipular essas forças políticas e estabeleceu a sua ditadura pessoal. O golpe do Estado Novo, de 10 de novembro de 1937, buscou construir uma imagem moderna para o Brasil. De imediato, é importante salientar que a quebra dos princípios políticos, da chamada República Velha (1889-1930), não ocorreu de forma instantânea, nem de forma homogênea no Brasil. Tampouco, o golpe do Estado Novo (1937-1945) representou uma descontinuidade com o poder local, o privatismo e a estrutura de poder oligárquica.

³⁰CHOR MAIO, Marcos e CYTRYNOWICZ, Roney. *Ação Integralista Brasileira: um movimento fascista no Brasil (1932-1938)*. p. 50.

Reconhecemos que o movimento de trinta e o Estado Novo representaram dificuldades para a continuidade do poder com base na economia agrário-exportadora e na política oligárquica-coronelista. As dificuldades para a continuidade do poder descrito acima têm diversos limites de ordem social, cultural, econômica, política, demográfica, tecnológica, entre outras tantas múltiplas determinações.

Nesse momento, é importante salientar que, no Brasil da década de vinte, vários movimentos culturais, intelectuais e políticos buscavam discutir o Brasil sem o incômodo poder dos potentados da terra. A Semana de Arte Moderna, em fevereiro de 1922, na cidade de São Paulo foi um sinal de que os seguimentos sociais não estavam satisfeitos com o arcaísmo brasileiro. O grito de Mário de Andrade, Oswald de Andrade, Menotti Del Picchia, Tarsila do Amaral e de tantos outros é uma pista preciosa para a identificação das mudanças em curso no Brasil. Ainda no terreno intelectual /cultural a criação da Universidade de São Paulo e da Universidade do Brasil, na década de trinta, é a expressão de um novo comportamento das classes dominantes na busca do poder e criação de novos caminhos de ascensão social e de legitimação ideológica do próprio poder.

Outro aspecto, que podemos ressaltar, com a mudança produzida na estrutura social em curso, foi à criação de uma forte mídia operária na década de vinte. O movimento operário já existente, principalmente no Rio de Janeiro e São Paulo, desde o início do século XX, ganhou dinamismo com a Primeira Guerra Mundial e, principalmente, com a Revolução Russa de 1917. O Anarquismo perdeu espaço para o socialismo marxista-leninista e a evidência desse novo comportamento das classes subalternas no Brasil foi o estabelecimento do Partido Comunista do Brasil, em 1922. Se pensarmos que o Brasil mal ingressava no mundo industrial, a fundação do PCB, em uma ordem social dominada pelos coronéis, as oligarquias, a corrupção eleitoral, a extrema violência política e a economia agrário-exportadora era a constituição ou possibilidade de uma nova sociedade. Não foi somente a classe trabalhadora que fortaleceu a sua posição, as classes médias (conceito sempre complicado em termos teóricos) também se manifestaram em diversas frentes, entre elas, a política.

O movimento tenentista inaugurado em 1922, com a tomada do forte de Copacabana foi à expressão mais bem acabada da ação das classes médias. Essa ação esteve presente na Revolução de Trinta e no golpe de 1937.

Ao mesmo tempo, uma conjuntura econômica de crise criava mais pressão sobre a ordem social brasileira. A crise da economia agrário-exportadora, especialmente a do

café, impulsionava os outros segmentos sociais dominantes ou não para a disputa pelo controle do Estado. A oligarquia cafeeira que havia dominado a estrutura do Estado brasileiro desde a eleição de Prudente de Moraes em 1894, reforçou esse domínio com a “Política dos Governadores”, iniciado no governo de Campos Sales (1898-1902), no qual a estrutura oligárquica-coronelista se materializou e os governadores dos Estados menores passaram a gravitar em torno dos interesses do café.

O Estado brasileiro passou a ter um efetivo controle sobre as oligarquias e, por meio da força militar, agiu, intervindo nos governos, a exceção de São Paulo e Minas Gerais. Acreditamos que essas intervenções equilibravam as forças com o interesse da exportação e produção do café. A crise do capitalismo liberal em 1929 interrompeu essa hegemonia da economia do café e das oligarquias que davam sustentação a esta política.

As oligarquias dissidentes representadas por Getúlio Vargas com o apoio de Minas Gerais, as classes médias e parte da burguesia industrial assaltaram o Estado e estabeleceram uma nova configuração das forças que dirigiam o mesmo. Francisco Weffort chama essa nova configuração de “política de compromisso”, na qual os novos atores sociais na impossibilidade de hegemonizar, de forma solitária, o Estado, repartiam o poder. Essa aliança de classe entre as oligarquias dissidentes rurais, as classes médias representadas pelos tenentes e a burguesia industrial, forçou a uma nova organização da sociedade brasileira por meio do Estado.

Este “Estado de Compromisso” não se materializou sem contestação dos antigos donos do poder. A Revolução Constitucionalista de 1932 foi a maior expressão da reação oligárquica cafeeira contra os novos donos do poder. Ao mesmo tempo, as classes subordinadas, representadas pelos tenentes revolucionários, também divergiam do controle do Estado. O levante militar de 1935 expressa essa ação. O novo bloco de poder, que tem em Vargas o seu sustentáculo, derrotou tanto o “baronato do café” como também os tenentes revolucionários.

No plano internacional, a crise do capitalismo também afetava a hegemonia da burguesia, pois se aprofundava o desgaste do capitalismo, do mesmo modo que o fortalecimento do socialismo na Europa era mais um componente de uma crise que não se limitava ao econômico. A resposta da burguesia européia a esse quadro foi o nazifascismo que desencadeou no totalitarismo. O esfacelamento do Estado liberal burguês dava lugar a um Estado totalitário burguês, principalmente na Itália e na Alemanha, países de capitalismo tardio. Essa ação demarcou um novo quadro ideológico e político para os países dependentes, incluindo o Brasil.

A realidade brasileira, por outro lado, era bastante diversa do capitalismo europeu e o Estado brasileiro foi o agente social das mudanças econômicas, políticas e culturais especialmente no Estado Novo (1937-1945). A ação desse Estado foi no sentido da intervenção econômica para redefinir a organização produtiva de natureza agrária

Essa condição de modernização afetou amplamente a sociedade brasileira. Primeiro, pela condição da infra-estrutura como: estradas, energia, transportes, abastecimento, escolas que tiveram a sua implantação de uma forma acelerada e essas ações criaram novas sociabilidades. Segundo, pela política de substituição de importações que incrementou a industrialização no Brasil. E, em terceiro, pelo fortalecimento do operariado como classe trabalhadora. No plano geral, e como valor ilustrativo, vejamos os seguintes dados:

Quadro 1
Brasil: Estabelecimentos Industriais
(número)

Região	1920	1940
Norte	247	912
Nordeste	2.408	8.059
Sudeste	7.458	28.007
Sul	3.187	11.668
Centro – Oeste	36	772

Fonte: CAMARGO, 1960:104-105³¹

Pelo quadro anterior, fica evidenciado que, entre 1920 a 1940, houve o aumento do número de indústrias de forma significativa em todo território nacional. Na região norte, a ampliação dos estabelecimentos industriais, foi da ordem de 369,2 %, um crescimento surpreendente, quando se observa o limite de acumulação daquela região, pois, na década de quarenta, já havia o esgotamento da economia extrativista, principalmente a da seringueira.

Já a região Nordeste, que possuía uma longa história de estabelecimentos industriais desde o século XIX, teve o seu incremento na ordem de 334,6%, crescimento industrial inferior ao da região sudeste, norte e sul. Não é o local para uma melhor avaliação qualitativa desse crescimento industrial, porém podemos assinalar a crise constante na economia agrícola da região e a ausência de infra-estrutura industrial como limites de expansão do setor secundário da economia. Outro aspecto, não menor, e o forte êxodo populacional da região para outras regiões do Brasil podendo servir de

³¹ . Citado por MONTEIRO, Hamilton de Mattos. “Da República Velha ao Estado Novo” In: LINHARES, Maria Yedda.(org.) . *História Geral do Brasil*. p. 224

premissa para compreender o crescimento industrial menor da região Nordeste em relação aos outras regiões brasileiras, não obstante a região também cresceu.

A região sul e a centro-oeste viram, em vinte anos, um forte crescimento da atividade industrial. A primeira região registrou 366,1 % de incremento industrial, além do que, em números absolutos, manteve a segunda posição em número de indústrias, só ficando apenas atrás da região sudeste. Já a região centro-oeste registrou, em termos percentuais, o maior crescimento do período, sendo este na ordem de 2.144%, ainda que em número absolutos a capacidade industrial da região fosse a menor.

E, finalmente, a região sudeste, que manteve a liderança da atividade industrial no Brasil. O seu incremento industrial ficou, em termos percentuais, em 375,5%, o que, sem prejuízo de outra análise, pode evidenciar a ação do Estado em mudar a face econômica do Brasil.

Quando da crise da economia do café, já havia, nessa região, uma forte infraestrutura estabelecida, constituída pelas ferrovias, portos, trabalho assalariado e desenvolvimento urbano que ajudavam a impulsionar a indústria de transformação.

Outro dado revelador, da ação modernizadora no Brasil entre as décadas de trinta e quarenta, foi o aumento da população operária. Vejamos:

Quadro 2
Brasil: Número de Operários.

Região	1920	1940
Norte	3.691	14.183
Nordeste	57.496	138.652
Sudeste	176.548	520.140
Sul	37.253	102.374
Centro- Oeste	524	5.836
Total	275.512	781.185

Fonte: Camargo, 1960: 104/105³².

O crescimento da população operária também ocorreu em todo o Brasil. O que evidencia, no primeiro momento, que não se tratava de uma ação localizada. Ou, de outra maneira, o amadurecimento dos elementos produtivos de cada região. Houve uma ação estatal indutora do crescimento industrial e, dessa forma, condições de produção domésticas deram lugar a novas formas de relações de trabalho, constituindo o operariado como principal segmento social da classe trabalhadora no Brasil.

³² Idem. p. 224.

Essa condição do operariado não foi um processo espontâneo nem sem conflitos, pois o Estado pós-trinta agiu no sentido de destruir com relações antigas, forçando os trabalhadores a venderem a sua força de trabalho.

Pelo exposto, na tabela, a população no norte cresceu, na seguinte proporção, em vinte anos 384,2 %, já a população operária nordestina conheceu o incremento da ordem de 241,15 %, ao mesmo tempo em que a população operária do sudeste aumentava em 294,6 % e, finalmente, as regiões sul e centro-oeste aumentaram as suas populações operárias em 274,8% e 1.113,7. %, respectivamente. É importante ressaltar que esse proletariado industrial tinha uma nova composição racial, já não era o domínio do proletariado europeu. É evidente que o lugar dessa produção foi, de forma majoritária, a cidade e sobre ela que essas novas formas de sociabilidade vão ser mais sentidas. O Estado Novo procurou, desde cedo, atrair a população operária para o seu controle. E a própria legislação materializa essa preocupação.

A Consolidação das Leis Trabalhista de 1943 amarrou os sindicatos e os operários ao controle do Estado. Mas, essa ação da modernidade disciplinar, no conceito de Michel Foucault, não ficou só no plano geral, uma série de pequenas ações foram normatizando a vida dos trabalhadores, e a cidade se constituiu, também, como tecnologia disciplinar sobre o operariado. O comportamento social do operário passou a ser contraposto a valores das classes médias e das classes dominantes. Esses mecanismos disciplinares foram organizados na escola, na fábrica, nos hospitais, no manicômio, na casa, no campo de futebol entre outros espaços de sociabilidade.

A cidade se modificava no período de Vargas (1930-1945). As máquinas lideradas pelo rápido desenvolvimento industrial pediam passagem, porém encontravam uma cidade de ruas acanhadas e estreitas e uma população que não estava sociabilizada com o maquinismo moderno. O automóvel passou a ser a principal vedete dessa nova cidade que deveria estender “seu tapete vermelho e vestir sua melhor roupa” para esse novo meio de transporte. O urbanista e arquiteto, Le Corbusier passou a defender uma nova organização da cidade com base na máquina automotiva:

Cinquenta anos de maquinismo nos deram a tração do automóvel. A velocidade aumentou na proporção de um para trinta. As fábricas entregam carros; cada qual quer ter seu carro para fazer as coisas depressa, pois é preciso fazer depressa. A rua de quarenta ou quatrocentos anos atrás subsiste, mas já não tem significado para nós. A cidade esta engarrafada; a imprensa traz o rumor crescente de nossos protestos- de nossas dificuldades também.³³

³³ LE CORBUSIER. *Urbanismo*. p. 118.

2.3 O Estado Novo e a criação da cultura nacional.

Observando a história (historiografia) do Brasil, na perspectiva das classes sociais, podemos afirmar que os condutores dos destinos internos do país, desde a emancipação política em 1822, mantiveram um eficiente domínio sobre as classes e suas frações subalternas. Os proprietários de terra, exportadores, senhores de minas e, por quase todo o século XIX, os senhores de escravos produziram uma superestrutura de dominação que procurava dissuadir a ação das classes subalternas. Ainda que trabalhadores, pequenos comerciantes, libertos e escravos lutassem contra esse poder, poucas concessões foram obtidas no período, excetuando-se a luta abolicionista.

A República Velha (1889-1930) não alterou essa dominação, pois os proprietários de terra e exportadores impediram a organização das classes médias e dos trabalhadores, dissuadindo-as da sua organização. Foi por meio da violência física como os casos de Contestado, Pau de Colher, Juazeiro, Canudos, o cangaço e tantos outros movimentos sociais. A dominação foi também ideológica como, por exemplo, a instituição do sistema de sufrágio universal, porém de natureza limitada aos homens, maiores de 21 anos e alfabetizados, restringindo a cidadania ativa a pouco mais de 5% da população brasileira.³⁴

Além desse aspecto, o sistema de representação política, adotada na República Velha, possibilitava à classe proprietária de terras a captura dos eleitores dependentes economicamente, já que o sistema tinha como base o voto não secreto. Dessa forma, a legitimidade do sistema de representação não chegou a se constituir e a violência física utilizada pelo poder privado jamais deixou de ser utilizada. A Guarda Nacional e os batalhões patrióticos podem ser vistos como exemplo desse privatismo.

O golpe do Estado Novo, em 1937, adotou a via prussiana para estabelecer o domínio de Vargas sobre o governo e o Estado e procurou também estabelecer novas formas para legitimar o poder do ditador. Um dos meios foi a propaganda, que buscou recriar uma nova imagem do governante como também no imaginário social uma nova representação do Brasil perante as classes subjugadas.

O objetivo imediato da propaganda realizada era persuadir as classes subalternas de que a ideologia, tal como objetivada na organização e estruturação do Estado e nas diretrizes propostas e implementadas, correspondiam aos seus interesses e mais aos interesses gerais da “nação”. Como objetivo mediato o que se visava era reproduzir a

³⁴ WEFFORT, Francisco. *O Populismo na Política Brasileira*. p.78.

subordinação ao Estado e assim, indiretamente, aos interesses do capital por aquele assumidos.³⁵

A ditadura de Vargas criou um aparato institucional para disseminar essa “nova” concepção de Estado e de nação. Entre esses instrumentos os mais visíveis eram a escola, o sindicato, o rádio, os jornais, mas também o teatro e o cinema. Criou igualmente um sistema de controle desses meios, que ia da censura pura e simples aos meios de propaganda explícita ou não com a supervisão do Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP). A forma de construir os cenários favoráveis ao regime “... *as idéias a serem propagadas deveriam ser bastante simplificadas e repetidas para despertarem atenção, serem entendidas e memorizadas*”³⁶.

Fica claro a eficiência do DIP na montagem da doutrina estado-novista. Funcionando como organismo onipresente, que penetra todos os poros da sociedade, essa entidade constrói uma ideologia que abarca desde cartilha infantil aos jornais nacionais, passando pelo teatro, música, cinema e marcando presença inclusive no carnaval. Pode-se mesmo afirmar que nenhum governo anterior teve tanto empenho em se legitimar nem recorreu a aparatos de propaganda tão sofisticado conforme fez o Estado Novo³⁷.

Essa ação pode ser ilustrada com a organização do DEIP e da Guarda Civil na Bahia, onde os instrumentos de massificação ideológica criavam mecanismos para controlar a ação da população e, ao mesmo tempo, instituir instrumentos de comportamentos favoráveis ao regime de Vargas, como pode ser percebido pelo relato abaixo:

Departamento Estadual de Imprensa e Propaganda (DEIP) O DEIP, está sendo orientado, nos seus trabalhos, por superiores propósitos, aos quais procura a sua atividade: colaboração na política de guerra, defesa e divulgação dos princípios do regime, propaganda da Bahia, incentivo a propaganda da cultura. (pág. 17) (...) Difusão Pelo Rádio. O serviço de Rádio mantém rigorosamente em dia o “Boletim Informativo”, que é lido ao microfone da emissora local e ganhou bastante, em qualidade e quantidade da matéria de que consta. Tem esse Serviço organizado também programas comemorativos de datas de significação cívica ou cultural, merecendo destaque os preparados para 19 de abril, 2 de julho e de 7 de setembro, e por ocasião dos centenários de Francisco Manoel e do Visconde de Taunay. (pág. 18-19). Produção Filmes – Foi deveras intenso e coroadado do melhor êxito, o trabalho levado a cabo pelo DEIP em matéria de propaganda pelo cinema. Graças a esse trabalho vem o Estado realizando, “o único gênero de propaganda que dá lucro”(...) Dez filmes produziu o DEIP em 1943. Subordinados, todos, ao título geral de “Vida Bahiana”, focalizam fatos de que participa o Governo do Estado, aspectos da Bahia e suas tradições, e assuntos diversos, como a campanha da

³⁵ GARCIA, Nelson. *Estado Novo: Ideologia e Propaganda Política*. p. 73

³⁶ Idem, *ibidem*.

³⁷ VELLOSO, Mônica Pimenta. *Os Intelectuais e a política cultural do Estado Novo*. p. 169.

borracha, a atividade da LBA, as festas de 2 de julho etc.(pág.19) Publicações – O DEIP, preparou e editou diversas publicações, durante o ano anterior. Foram as intituladas - “O grande Presidente”(dedicada ao Presidente Getúlio Vargas) “19 de Abril na Bahia”(as festas do aniversário do Presidente G. Vargas, nesta Capital), “A conquista da Independência”(histórico sucinto da campanha da Independência, na Bahia, e perfis biográficos das suas principais figuras) e “Esforço de Guerra na Bahia”(folheto referentes à exposição patrocinada pelo Governo do Estado e organizada pelo DEIP).³⁸

A forma como o Estado Novo estabelecia a construção da sua imagem e a do Brasil era com base na modernidade, racionalidade e brasilidade; valores que deveriam prevenir o Brasil da ameaça extremista representada pelo integralismo e o comunismo. Nessa construção discursiva e ideológica, havia um outro componente que era fundamental – a ordem.

O estabelecimento da ordem deveria ser obtido através de um governo forte, com autoridade suficiente para organizar a nação e exercer de modo efetivo o controle de todas as atividades sociais. O fortalecimento do estado seria realizado através da centralização político administrativa, pela criação de uma estrutura governamental hierarquizada, sob a direção de uma autoridade suprema, um Chefe. As instituições apregoadas pelo liberalismo clássico deveriam ser suprimidas. Não se admitiria a existência de partidos e seriam extintos os existentes, o sufrágio universal seria eliminado, o Legislativo reformado.³⁹

A ordem e a importância do Chefe eram recursos discursivos ideológicos que fundiam a sociedade brasileira em um só interesse – a união nacional. A colaboração entre as diversas classes era fundamental para o crescimento e a prosperidade do país, ao mesmo tempo, suprimia o individualismo e o regionalismo.⁴⁰

Nenhum outro instrumento foi mais importante para a construção de nacionalidade, modernidade e brasilidade do que a ação dos intelectuais eruditos e populares, em seus diversos espaços, para criar a sensação de um país único e dotado de um Estado forte.

No Estado Novo a questão da cultura popular, busca das raízes da brasilidade ganham uma outra dimensão. O Estado mostra-se mais preocupado em converter a cultura em instrumento de doutrinação do que propriamente de pesquisa e reflexão. Assim a busca da brasilidade vai desembocar na consagração da tradição, dos símbolos e heróis nacionais. Temos então, a história dos grandes vultos, das grandes efemeridades, do Brasil “impávido e colosso”.⁴¹

³⁸ Mensagem do Interventor no ano de 1938

³⁹ GARCIA, Nelson Jahr. op. cit., p. 83

⁴⁰ Idem. ibidem.

⁴¹ VELLOSO, Mônica Pimenta. op. cit., p. 172.

A ação de brasilidade estava presente, nas cartilhas do DIP, no cinema, peças encenadas e também na música popular que passou a ser um fino instrumento de construção da brasilidade. A música popular era um veículo importantíssimo pela assimilação relativamente rápida da população como também pela massificação do rádio no novo Brasil urbano.

Chegou a hora dessa gente bronzeada.
Mostrar seu valor
Eu fui à Penha fui pedir à padroeira para me ajudar
Salve o morro do Vintém, Pindura-Saia,
Eu quero ver
Eu quero ver o Tio Sam tocar pandeiro
Para o mundo sambar
O Tio Sam está querendo conhecer
A nossa batucada
Anda dizendo que o molho da baiana
Melhorou seu prato
Vai entrar no cuscuz, acarajé e abará
A Casa Branca já dançou a batucada
De Ioiô e Iaiá.⁴²

Como explica, Eneida Maria de Souza, essa música procurava celebrar a boa vizinhança entre o Brasil e os Estados Unidos da América. É inegável que o samba-exaltação no qual “*chegou a hora dessa gente bronzeada mostrar o seu valor*” estava a fagocitação da América pelo Brasil, pois “*o molho da baiana melhorou seu prato*”. Outro grande momento de afirmação da brasilidade pela música popular foi o quase hino “Aquarela do Brasil”, de Ary Barroso, de 1939:

Ó, abre a cortina do passado
Tira a mão preta do serrado
Bota o rei congo no congado
Brasil
Brasil
Pra mim
Pra mim
Deixa cantar de novo o trovador
À merencórdia luz da lua
Toda a canção do meu amor
Quero ver essa dona caminhando
Pelos salões arrastando
O seu vestido rendado
Brasil
Brasil
Pra mim
Pra mim⁴³

⁴²SOUZA, Eneida Maria de. *Carmen Miranda: do Kitsch ao Cult.*, “Brasil Pandeiro”. p. 77

⁴³MIRANDA, Wander Melo. *Brutalidade Jardim: tons da nação na música brasileira*. p.65

Estava presente o som, a cor, a luz que torna a brasilidade do Brasil. O chefe Vargas usou e abusou da construção da imagem do Brasil. O uso da cultura popular e da nascente indústria cultural era organizado de forma a capturar a intelectualidade brasileira para a modernidade “estado novista”. “Dentro do projeto educativo há que distinguir dois níveis de atuação e estratégia: o Ministério da Educação (dirigido por Gustavo Capanema) e o do Departamento de Imprensa e Propaganda (encabeçado por Lourival Fontes). Entre essas entidades ocorreria uma espécie de divisão do trabalho, visando a atingir distintas clientelas: O Ministério Capanema voltava-se para a formação de uma cultura erudita, preocupando-se com a educação formal; enquanto o DIP buscava, através do controle das comunicações, orientar as manifestações da cultura popular.”⁴⁴

O DIP era o principal aparato de controle do Estado Novo e foi organizado em cinco divisões: Divulgação, Radiofusão, Cinema e Teatro, Turismo e Imprensa. É importante lembrar que o DIP era diretamente subordinado ao presidente da República.⁴⁵ Essa organização obedecia à lógica do controle e da censura, mas, também criava uma imagem moderna do Brasil.

No Estado Novo “*as realizações eram apresentadas de forma dramática e maniqueísta em que, no período anterior a 30, nada se havia feito, enquanto que no posterior muito se fazia. Assim é que, para quarenta anos de República, havia onze decretos referentes à legislação social, agora, para dez anos de governo, havia mais de duzentos decretos de amparo ao trabalhador brasileiro*”⁴⁶

Não podemos deixar de lembrar do papel de Villa-Lobos que como intelectual da música erudita desenvolveu o projeto de “nacionalização da cultura” com a união entre erudito e o popular. “*Sua contra-ofensiva orfeônica – pelo poder de imantação social atribuído à música – contou com todo o respaldo do regime, ao buscar reconquistar para a grande Arte seu papel de portadora do sentido da totalidade.*”⁴⁷ Assim, ao que parece, havia por parte do Estado uma diretriz para uma nova reconfiguração do Brasil. O povo e a cultura popular passaram, por meio da indústria cultural, a criar uma nova imagem do país.

⁴⁴ VELLOSO, Mônica Pimenta. op. cit., p. 149.

⁴⁵ GARCIA, Nelson Jahr. op. cit., p. 100

⁴⁶ Idem, p. 93.

⁴⁷ MENDONÇA, Sônia Regina de. “*Da industrialização restringida a internacionalização*”. p. 266.

II

“ A Insânia de Nero é o orgulho do Urbanista”⁴⁸: A cidade da Bahia em tempos de urbanização 1890-1945

Com o capitalismo, a cidade passou a ser o grande centro das transformações econômicas, sociais, culturais, políticas, religiosas, sexuais e mentais. Foi o espaço do encontro das classes e dos seus conflitos. A técnica, a produção, a difusão cultural, a constituição do saber, a moradia, a individualidade, a sexualidade, a alegria, a festa e os conflitos de classe se processaram com maior intensidade, nas cidades modernas ou burguesas, a partir do século XIX.

Muito do dinamismo da cidade foi fruto da expansão da cultura capitalista de produção que teve, nesse espaço, local privilegiado da reprodução do capital. O capital procurou exercer o controle da cidade, porém esse controle esteve repleto de mediações, transações e conflitos.⁴⁹

Há rupturas físicas como a própria extensão da cidade, o sistema de transporte, a chegada do imigrante e dos migrantes, as novas formas de trabalho, a organização do trabalho, a mudança da família, a segurança e a visualização do poder. A inserção da cidade no capitalismo foi constituindo novos valores culturais e mentais que iam da matematização do tempo, com a difusão do relógio, às novas técnicas de construção, com verticalização da morada, da criação de novos espaços de sociabilidade, da intensificação da indústria cultural, entre eles, os jornais, revistas, publicidade, cinema, e rádio. Mas, a cidade também comporta novos comportamentos que agridem ou transformam as maneiras tradicionais de organização da vida social. O cinema, o telégrafo e a locomotiva foram expressões dessas transformações e, com a velocidade da máquina, redefiniam a cultura social ou a sociabilidade antiga.

A ação da máquina sobre a cidade não foi neutra e ocorria dentro de um novo sistema de produção capitalista que, além de se apropriar da força de trabalho, se apropriava da cidade. A máquina e a velocidade foram agentes técnicos e sociais de mudança da organização dos espaços da cidade e também da criação e extinção de várias formas de trabalhos e serviços. Essa apropriação da cultura capitalista sobre a cidade e a imposição de um novo redesenho urbano determinaram choques entre concepções de mundo já estabelecidas e novos valores econômicos, sociais, culturais e

⁴⁸ ABREU, Jayme da Cunha Gama. “*Comissão do Plano da Cidade do Salvador*”. p. 130.

⁴⁹ LEFEVBRE. Henri. *A Revolução Urbana*. p. 43

mentais. Os trabalhadores com os seus ofícios há muito constituídos tiveram que ceder as suas ferramentas e instrumentos de trabalho para novas formas de produção com base na técnica e na máquina. O teatro e o circo, antes espaços absolutos da diversão urbana, cedem lugar para o cinema que, como arte reproduzível, se desloca no espaço. A própria produção e deslocamento dos homens foram afetados pelos bondes, automóveis, ônibus e outros meios sobre roda.

Entre os novos valores que foram constituídos ou intensificadas no processo de dominação do capital sobre a cidade, podemos citar: a individualidade, as atitudes diante da fé, da morte, a universalização do sistema de ensino, o papel do aprendiz, o indivíduo e a família e a relação familiar e comunitária. A cidade contemporânea (capitalista) era um mundo novo com várias promessas e repleto de medo e angústia, as promessas do progresso e as angústias das mudanças.

Essas transformações operadas podem, primeiro, ser observadas com o impacto demográfico. A multidão passou a ser um novo fenômeno social, político e econômico que se materializava na cidade. Os serviços urbanos tinham que levar em conta esse novo agente social que era a multidão. Nos séculos XIX e XX, a multidão dará origem a uma sociedade de massa e, conseqüentemente a produção de massa que alterou completamente a ordem urbana. Ainda sobre o efeito populacional, sobre a cidade, Rene Ramond, na sua análise, apresenta as seguintes informações:

A partir de 1800, com intervalo e bruscas acelerações, o fenômeno urbano sofreu um impulso irresistível. As cidades de outrora transformaram-se em grandes cidades, as grandes cidades tomaram proporções gigantescas e o número total de cidades se multiplicou. Embora, ao mesmo tempo, a população global tenha aumentado de modo vertiginoso, a parte da população cresceu mais depressa ainda. O fato se manifestou primeiramente na Europa. Em 1801, em todo o continente, não havia mais de 23 cidades com mais de 100.000 habitantes, agrupando menos de 2% da população da Europa. Em meados do século seu número já se elevava para 42; em 1900, eram 135 e, em 1913, 15% dos europeus moravam em cidades. Quanto às cidades de mais de 500.000 habitantes, que na época, pareciam monstros, só existiam duas no início do século XIX; Londres e Paris. Nas vésperas da Primeira Guerra Mundial, elas já eram 149⁵⁰

Lewis Mumford, em seu clássico livro, *A Cidade na História*, chega à conclusão semelhante quanto ao aumento populacional das cidades européias como também as cidades na América e na Ásia, demonstrando que o desenvolvimento do capitalismo afetou primordialmente a cidade:

Em 1850, Londres tinha mais de dois milhões de habitantes e Paris mais de um milhão de habitantes; e embora outras cidades aumentassem rapidamente, mais de um milhão de habitantes tinham passado a existir, inclusive em

⁵⁰ REMOND, Rene. *O século XIX*. p. 1997

As transformações operadas nas cidades não se limitaram ao impacto demográfico, ainda que em essas transformações foram bastante expressivas. O rápido incremento populacional da cidade decorreu de múltiplos fatores como a revolução industrial, a revolução médico-sanitária e as transformações sociais e políticas que afetaram sensivelmente a vida no campo. Com o crescimento dos habitantes na cidade por um processo industrial ou sobre os efeitos desse processo industrial, os habitantes, tiveram que modificar as suas formas de viver. Entre outros fatores, podemos salientar a forma do trabalho que obriga o trabalhador ir ao espaço do trabalho. O tempo é outra invenção da cidade moderna que passou a regular a vida dos seus habitantes e criou um cotidiano da vida urbana. O calendário e os dias da semana são sensivelmente modificados a partir da cidade, assim como a moradia e os seus utensílios, a organização da própria casa. Além dos ciclos da vida que também foram modificados na cidade.

Essas transformações se multiplicaram e afetaram a sociabilidade dos habitantes das cidades com forte repercussão na cultura, no lazer, no cotidiano e, por fim, nas mentalidades. A cidade redefiniu o ciclo da vida. Para Castells, a cidade era organizada com base nos seguintes elementos:

o lugar geográfico onde se instala a superestrutura político-administrativa de uma sociedade que chegou a um ponto de desenvolvimento técnico e social (natural e Cultural) de tal ordem que existe diferenciação do produto em reprodução simples e ampliada da força de trabalho, chegando a um sistema de distribuição e de troca, que supõe a existência: 1 de um sistema de classes sociais; 2 de um sistema político permitindo ao mesmo tempo o funcionamento do conjunto social e o domínio de uma classe; 3. De um sistema institucional de investimento, em particular no que concerne á cultura e a técnica; 4 de um sistema de troca com o exterior⁵².

Esse conceito de Castells nos é bastante útil na análise da cidade do Salvador entre 1935-1945, pois o conceito abarca as condições vividas pela cidade na materialização da cultura da modernidade, uma vez que o sistema de classes sociais produzidos em Salvador determinava que a classe detentora do poder público tinha como um dos seus objetivos a modernização da cidade para a máquina.

⁵¹ MUMFORD, Lewis. *A Cidade na História*. p. 571

⁵² CASTELLS, Manuel. *A Questão Urbana*. p. 42

Já de uma forma mais poética Le Corbusier enxerga a cidade como: “*o domínio do homem sobre a natureza. É uma ação humana contra a natureza, um organismo humano de proteção ao trabalho. É uma criação.*”⁵³, no entanto essa criação que é a cidade moderna, na visão de Le Corbusier, não era harmoniosa como uma poesia. E o mestre indagava, por quê?

A cidade moderna é a principal materialização do capitalismo. Primeiro, porque a constituição das classes ocorre no processo produtivo gestado nas cidades, segundo porque o domínio da classe burguesa sobre o proletariado ocorria, sobretudo, na cidade, por meio da dominação política, mas também essa dominação ocorre por meio de outras formas de poder, podendo ser simbólicos e culturais e, finalmente, porque as cidades e as suas ideologias (urbanismo) constituem o laboratório da reprodução das classes. Como salienta Castells, a própria cidade perdeu a sua autonomia em favor do sistema econômico que tem por base a mercadoria.⁵⁴

A cidade é múltipla, ao longo do tempo, porém, na cultura capitalista, a cidade tornou-se o centro de irradiação do capital e materializou o espaço da fábrica, a segregação espacial entre o produtor direto e o proprietário dos meios produtivos, espacializou a morada e as suas formas. Assim, na Europa ocidental, e depois na América do Norte, a cidade foi forçada a se organizar de acordo com a indústria e seu processo produtivo com base na máquina e na organização do trabalho assalariado. Nas áreas dependentes do capitalismo, a cidade obedeceu a outras formas de constituição, ainda que sofrendo os efeitos do processo de industrialização.⁵⁵

Esse caráter dependente deu singularidade às cidades da América do Sul, tal dependência não se limita à economia e a estrutura física da cidade, ou mesmo à estruturação demográfica, afetava igualmente a saúde pública, as demandas sobre o Estado e a cultura urbana. A condição da dependência é um traço marcante das cidades latino-americanas, determinando o desequilíbrio cultural, político e econômico.⁵⁶

Estabelecido esse quadro, já temos condições de discutir a ideologia da cidade que é o urbanismo.⁵⁷

⁵³ LE CORBUSIER. *Urbanismo*. p. 1.

⁵⁴ CASTELLS, Manuel. op. cit. p. 45

⁵⁵ Idem. p. 84

⁵⁶ Idem. p. 99

⁵⁷ LEFEBVRE, Henri. op. cit. p. 48 e CASTELLS, Manuel. op. ci. p. 136.

3.1 Urbanismo como Ideologia

A cidade antiga e a medieval foram moldadas ideologicamente, no entanto a cidade moderna, fruto da revolução industrial e da nova ordem capitalista, constituiu uma ciência para operar sobre a cidade. A ciência do urbanismo centro de atividade da medicina, engenharia, arquitetura, sociologia, pedagogia, psicologia que atua sobre a cidade como um corpo doente que é preciso obter a cura. A cidade material: a sua população e a sua infra-estrutura receberam uma ação de mascaramento político e econômico para garantir a configuração moderna da cidade.

Ao longo dos séculos XIX e XX, a ciência do urbanismo produziu imagens da cidade. Nesse sentido, o caso de Paris, no século XIX, é ilustrativo. A ação do Barão de Haussmann criou um novo paradigma de organização urbana e uma nova linguagem da ação política. O corpo urbano passou a ser esquadrihado com o objetivo de reprodução do capital e também de disciplina das classes populares. Harouel explica da seguinte forma:

O urbanismo de Haussmann caracteriza-se pela criação de uma vasta rede de grandes artérias que cortam indistintamente o território da cidade, quer se trate dos bairros mais densos no centro ou nas zonas periféricas onde a urbanização está por se fazer. São traçados concebidos em nível global, com numerosas entroncamentos em estrela. Uma nova estrutura feita de bulevares, avenidas e ruas largas sobrepõem-se á trama existente, criando uma forte hierarquia entre as vias novas e a maioria das vias antigas. Paralelamente, adota-se uma política extremamente ativa em matéria de equipamento público: sistema viário, rede de esgoto distribuição de água e gás, mercados cobertos, feiras, prefeituras, colégios, estações, casernas, prisões, hospitais, espaços verdes⁵⁸.

Paris do século XIX, após o barão de Haussmann, é uma cidade que cria os espaços próprios para a burguesia. Essa tentativa de transformação da cidade não foi sem luta. A própria Comuna de Paris, em 1871, foi uma reação dos trabalhadores, as várias formas de dominação, inclusive a dominação urbana na qual estava estabelecida no projeto urbano de Haussmann.

A modernidade no século XIX era a rua. Ruas largas e favorecidas pelas avenidas. A cidade deveria garantir a segurança do capital e da classe burguesa. A cidade desodorizada e esquadrihada era a materialização da racionalidade capitalista no espaço urbano. E, por isso mesmo, se constituiu em um espaço da tecnologia disciplinar que ora era papel dos médicos, ora dos engenheiros e arquitetos, ora dos

⁵⁸ HAROUEL, Jean-Louis. *História do Urbanismo*. p. 112-13.

tribunais e da polícia. Figuras foram criadas para manter a cidade disciplinada como: loucos, marginais, prostitutas. As leis penais materializam essa necessidade de disciplinar / medicalizar a cidade.

Ainda, sobre a construção da imagem da cidade, temos Pierre Clerget, que é considerado o primeiro a escrever o termo urbanismo. Ele apresenta os elementos que deveriam constituir a nova cidade capitalista do século XIX. Esses elementos são definidos em quatro pontos: a situação geográfica, os fatores humanos, o caráter exterior e a demografia urbana. No caráter exterior, Clerget identifica quatro áreas reveladoras da cidade nova: a praça, que teria a função de fornecer ar e luz, nesse caso não se limitando a ser local de passeios e encontros dos habitantes; a rua, que deveria ser reta e larga, favorecendo a circulação; espaços livres e arborizados e, finalmente, a circulação urbana dada à concepção bem capitalista de que “*times is money*”⁵⁹.

Michel Foucault também identificou as formas de medicalização da cidade. Urbanismo e medicina social se unem para operar a cidade e livrá-la, cada uma a sua maneira, do mal que afetava a organização da cidade. É bem verdade que Foucault faz uma leitura ampla sobre essas formas de medicina social sobre a cidade, não se limitando ao mundo capitalista. Dessa forma ele apresenta três formas de medicina social que atuam sobre a cidade: a medicina de Estado, própria da Alemanha do século XVIII; a medicina urbana que teve a França do final do século XVIII, como referência e, finalmente, a medicina dos pobres ou operários que teve a Inglaterra do século XIX, o seu modelo.⁶⁰

No século XX, a cidade moderna, tem como referência Nova Iorque. Walter Benjamin chamou Paris de capital do século XIX, Nova Iorque pode ser chamada a capital do século XX. Não houve cidade que sofresse tantas mudanças e modernizações como Nova Iorque, que inclusive, fez o casamento entre a via expressa e o automóvel. Se Haussmann foi agente da remodelação parisiense, Robert Moses foi o principal agente modernizador da cidade de Nova Iorque.⁶¹

Leonardo Benévolo, na História da Cidade, recorda que a cidade Moderna foi possível graças à invenção do processo Bessemer (1856), o que facilitou a disseminação do aço. O aço permitiu a invenção de novas máquinas que foram alavancas para a transformação da cidade. Entre essas invenções podemos citar: o dínamo (1869) que

⁵⁹ VASCONCELOS, Pedro Almeida. *Dois Séculos de Pensamento Sobre a Cidade*. p. 72.

⁶⁰ FOUCAULT, Michel. *Microfísica do Poder*. p.79-98.

⁶¹ BERMAN, Marschal. *Todo que é Sólido Desmancha no Ar*. p. 279

permitiu utilizar a eletricidade como força motriz, o telefone (1876), a lâmpada elétrica (1879), o elevador (1887), o motor a explosão (1885) que foi o meio para usar o petróleo e, dessa forma, mover os carros, ônibus e depois o avião⁶².

Nessa compreensão das máquinas como agente transformador da cidade, destaca-se o arquiteto Le Corbusier em seus livros combatentes: Por uma Arquitetura e Urbanismo. Le Corbusier apresenta uma nova feição da cidade a partir da revolução produzida pela máquina. Para Le Corbusier, o concreto armado inventado em França em 1900, o aço e o vidro se constituíram em instrumentos revolucionários da cidade. “*É por meio da realização dessa revolução técnica que se abre a renascença arquitetônica do tempo presente, capaz de levar, logo a um estatuto homogêneo do terreno construído*”⁶³. Mas os elementos definidores da transformação urbana, para Le Corbusier, foram: o automóvel, o transatlântico e o avião.

Já Marshall Berman, elege Robert Moses como agente de transformação de Nova Iorque com o automóvel. Para Berman, “*Moses utilizou o desenho físico como um biombo social, afastando todos os que não possuíam rodas próprias. Moses, que nunca aprendeu a dirigir, estava se transformando no homem de Detroit em Nova Iorque*”⁶⁴.

O discurso e a ação do urbanismo estiveram sintonizados com a nova realidade. Ao mesmo tempo, a cidade veio a se constituir em um amplo mercado de reprodução da força de trabalho e de produção política e ideológica do capitalismo. A sociabilidade e a cultura urbana foram afetadas pela ação do capitalismo e uma e outra, nessa íntima interação, buscaram a organização dos espaços físicos, sociais e culturais da cidade. A interação não ocorreu sem conflitos políticos ideológicos e de classe. São essas variadas condições que buscamos analisar na cidade do Salvador entre 1935 a 1945.

3.2 A Cidade de Tomé de Sousa encontra o Barão de Haussmann.

Com a República, a cidade brasileira deixou de ser um apêndice da economia rural. É bem verdade que essa ruptura não ocorreu de imediato com a implantação daquele regime político. A República, ainda que contasse com elementos sofisticados como a separação da coisa pública da coisa privada e a alternância do poder entre as diversas frações de classes, não conseguiu a modificação da cultura política do mandonismo. Fruto de um sistema cultural, já há bastante tempo estabelecido, pode ser

⁶² BENÉVOLO, Leonardo. *História da Cidade*. p. 615-16.

⁶³ LE CORBUSIER. “*Uma Nova Sociedade da Máquina*”. p. 31

⁶⁴ BERMAN, Marshall. op.cit. p. 335

identificado na longa sobrevivência da escravidão e da extrema miséria da população rural como também da elevada concentração da propriedade fundiária, nas mãos e nos pés das oligarquias cafeeira, açucareira, algodoeira, carnaubeira, fumageira, cacaueteira e tantas outras.

A modernidade republicana foi negada no Brasil, porque as oligarquias e os coronéis impediram que o Estado fosse público e que o tesouro da nação fosse voltado para a maioria. As oligarquias assaltaram o Estado e o privatizaram conquistando os governos por meio do voto de cabresto, do filhotismo e do nepotismo.

A cultura do mandonismo teve várias influências sobre a cidade na Primeira República (1889-1930), dificultava o desenvolvimento de uma cultura urbana e de uma produção industrial e cultural típica da cidade moderna, uma vez que a racionalidade da lei, a igualdade jurídica e a autoridade burocrática não medravam em um ambiente cultural de natureza conservadora ou tradicional. Foi com a Revolução de Trinta, ainda que não seja uma revolução, no conceito clássico da Sociologia, que a cidade, pôde contar com elementos próprios para ingressar em uma cultura urbana.

A cidade já modificava as suas relações sociais e culturais desde a chegada da família real portuguesa, em 1808. Com a corte portuguesa, a cidade, no Brasil, intensificou a sociabilidade urbana que passou a ser facilitada com a criação de jardins, praças, arruamentos, zoneamentos, biblioteca pública, arquivo público, jardim botânico, faculdades e uma certa liberdade de imprensa. Outro aspecto, não menor, foi a abertura dos portos, em 1808, que garantiu a intensificação das atividades produtivas e, entre elas, a atividade comercial que trazia casas de comerciantes e atravessadores para as cidades brasileiras.

Nesse início do século XIX, essas ações produziram mudanças na estrutura senhorial e rural brasileira. Na cidade, ainda que tímido, havia um espaço para ascensão social dos indivíduos desafortunados. Gilberto Freyre, em *Sobrados e Mucambos*, descreve a ascensão do mulato.

A urbanização do Império, a conseqüente diminuição de tanta casa-grande gorda, em sobrado magro, mais tarde até em chalé esguio; a fragmentação de tanta senzala em mucambaria, não já de negro fugido, no meio do mato grosso ou no alto do morro agreste mas de negro ou pardo livre, dentro da cidade fenômeno do 1830 brasileiro que se acentuou com a campanha da Abolição- tornou impossível o equilíbrio antigo, da época de ascendência quase absoluta dos senhores de escravos sobre os outros elementos da sociedade; sobre os próprios vice-reis e sobre os próprios bispos⁶⁵

⁶⁵ FREYRE, Gilberto. *Sobrados e Mucambos*. p. 573

Para a consagrada historiadora, Emília Viotti da Costa, a cidade passou por um intenso momento de modificação no século XIX.

na segunda metade do século XIX ocorreram alguns fenômenos importantes que irão introduzir alguns modificações na estrutura econômica e social do país, contribuindo para o desenvolvimento relativo do mercado interno e estimulando o processo de urbanização. Primeiro, a transição do trabalho escravo para o trabalho livre: a cessão do tráfico em 1850, a abolição em 1888 e a entrada de numerosos imigrantes no sul do país. Em segundo lugar, a instalação da rede ferroviária, iniciada em 1852 e que no final do século atingiria mais de 9.000 km construídos e 15.000 em construção. Finalmente as tentativas, bem sucedidas, de industrialização e o desenvolvimento do crédito.⁶⁶

Temos discordância com Freyre e Viotti da Costa com relação ao conceito de urbanização. Ambos utilizam o conceito, de forma ampla como melhoramento e modernização do espaço urbano, daí a ênfase no aumento populacional da cidade e da melhoria do sistema de transporte. Entendemos que a urbanização é uma política de produção da cultura capitalista no espaço da cidade. Independente da polêmica, o fato foi que a cidade imperial, no século XIX, constituía-se em um espaço menos autoritário e senhorial do que o mundo rural.

A própria escravidão de ganho era uma realidade quase que impossível no campo, enquanto que na cidade foi uma realidade. Outros segmentos sociais dos oprimidos tinham a possibilidade de liberdade na cidade como os funcionários, pequenos proprietários, trabalhadores livres e manuais e os libertos do que o domínio rural da plantagem escravista.

Já com a República, a cidade passou por uma ampla cirurgia urbana para estabelecer a inserção do Brasil na órbita do capitalismo. O porto deveria ser saneado e a cidade deveria ser medicalizada para garantir a livre circulação da economia capitalista européia e depois norte-americana. A tecnologia da medicina urbana foi a ideologia dominante pelo Estado burguês republicano. Demolir e sanear os espaços citadinos eram o primeiro e segundo mandamento do catecismo higienista.

A cidade do Rio de Janeiro, no governo do prefeito Pereira Passos, foi o grande modelo e alvo dessa política. Utilizando-se o modelo do barão de Haussmann em Paris, a cidade do Rio de Janeiro rasgou largas avenidas, destruiu cortiços ou mocambos, criou praças, largos e jardins. A ação do prefeito contou com a resistência da população carioca a essa nova tecnologia disciplinar urbana. A Revolta da Vacina em 1904 está

⁶⁶ COSTA, Emília Viotti da. *Da Monarquia à República: Momentos Decisivos*. p. 210-11.

nesse contexto de resistência popular à desodorização dos espaços populares e o domínio dos corpos por meio da vacina⁶⁷.

Pelo visto, a imposição do regime republicano e da sua forma federativa determinou uma ação do poder público e do poder econômico sobre a cidade. As ações iam da mudança da capital do Estado, como foi o caso da criação de Belo Horizonte em 1897, de Goiânia em 1942 e mesmo a mudança da capital da República do Rio de Janeiro, em 1960, para Brasília. Além da desodorização, a nova cidade deveria produzir uma nova imagem do Brasil, no mundo moderno.

Existiu, também, tentativa de mudança da capital da Bahia para o interior do Estado e o motivo central era a salubridade e falta de higiene da soterópolis. Essa mudança foi prevista na primeira Constituição estadual da Bahia, de 2 de julho de 1891, e posta em ação com a realização de estudos e obras por parte do governador e médico Rodrigues Lima (1892-1896).

A capital da Bahia resistiu à mudança, como também resistiu, ao longo da Primeira República (1889-1930), às várias tentativas de medicalização da cidade. Essa medicalização do espaço urbano ia do controle dos agentes infecciosos da cidade ao espaço que criava a aglomeração.

Na Bahia, a concepção dos miasmas como fonte de infecção sobreviveu à revolução microbiana de Louis Pasteur, do final do século XIX. Nessa concepção os possíveis agentes de contaminação, eram: a casa, o hospital, o quartel, o cemitério, a escola e o doente, enfim tudo que possibilitasse o amontoamento e a corrupção do espaço urbano. Essa ação disciplinar teve nas demolições e nas reformas autoritárias os seus pilares.

A República e a criação do Estado Burguês no Brasil era também uma tentativa de medicalização da cidade e da sua desafricanização. A afirmação do capitalismo, no século XIX, na sua feição liberal e, por outro lado, a necessidade de intervenção do poder público, no controle da cidade, para a preservação da sua higiene e salubridade para o capital, fizeram com que as cidades brasileiras sofressem, ao longo do século XX, várias cirurgias urbanas, como já afirmamos.

A cidade que era o centro da ação modernizadora deveria ser desinfetada e garantir a sua salubridade, não era possível estabelecer relações comerciais sólidas em uma praça que não mantivesse seu porto saneado. A ação saneadora sobre a cidade

⁶⁷ CARVALHO, José Murilo de. *Os Bestializados*. p. 37

produziu um discurso médico sanitário que clamava pela higienização do espaço urbano.

A norma disciplinadora era garantir a cidade livre das infecções e toda uma tecnologia disciplinadora foi constituída para manter o ideal higiênico. Assim, a peste, a febre amarela, a varíola, a tifóide, dengue e tantas outras doenças deveriam ser afastadas dos portos para possibilitar os contatos comerciais⁶⁸.

Há vários relatos sobre a falta de higiene na cidade do Salvador, o que evidencia, ao menos para uma parte da população e dos veículos de comunicação, uma sensibilidade diante da imundície e da ausência de serviços básicos na cidade. Como pode ser visto no relato do médico Octávio Torres da Silva, em 1908, sobre a cidade do Salvador⁶⁹:

Em uma cidade tão grande e populosa como a esta, e cujo número de ruas é enorme, penoso é dizermos que, no sentido estritamente higiênico, quase nenhuma delas merece esse nome, e sim de vielas ou corredores. Algumas dessas ruas, parece-nos, e faze-nos lembrar as estradas do interior do Estado, principalmente no tempo de inverno, onde o viadante tropeça, a cada passo em buracos e lamaçais, etc. O calçamento feito em tais ruas, não passa em amontoado de pedras...⁷⁰

Já, no centro da cidade, a observação do higienista quanto às ruas era estarrecedora já que nas ruas e praças existiam lugares:

onde se podiam criar caranguejos, patos e outros animais, que dos pântanos vão tirar a sua alimentação, seja dos vermes neles contidos, seja das matérias orgânicas, que se encontram ali em estado de decomposição; e outras, onde o ar atmosférico, raras vezes pode substituir o ar contaminado e empestado devido a largura, as irregularidades das habitações a falta de alinhamento nas construções, etc, causas necessárias para o embelezamento, e exigidos pela estética e pela higiene.⁷¹

Exagero do nosso jovem higienista? Parece que não. Ainda que o seu estilo seja mordaz, outros bacharéis de medicina, têm visão semelhante como Veríssimo Gomes da Costa, que, em 1925, percebe a cidade como um espaço que facilitava a propagação das doenças. Para Gomes da Costa:

na Bahia vive-se ao mesmo tempo em abertura e isolamento. Sim, porque: onde respirar-se livremente um bom ar? Onde folgarem as crianças e se exercitarem os moços? Onde se recrearem os velhos enfermos? Onde espaiçarem o espírito os aflitos, os desgostosos e os fatigados? Onde se reunir-se desafogadamente e sem vexatória

⁶⁸ UZÊDA, Jorge Almeida. *A Morte Vigada: a cidade do Salvador e a prática da Medicina Urbana. (1889-1930)*. Dissertação de mestrado UFBA. FFCH.

⁶⁹ UZÊDA, Jorge Almeida. “*O Olhar de um higienista na Bahia de 1908*”. p. 42

⁷⁰ SILVA, Octávio Torres da. *A cidade do Salvador perante a Higiene*. p. 1

⁷¹ Idem. p. 1

compreensão o povo, em grande massa, para amplas expansões e os largos movimentos da vida coletiva? Em condições tais e, de um lado, com a cópia de fontes de mefetismo e de poeiras que tendem a depreciar nossa atmosfera urbana e d'outro lado, com a insignificância do esforço para destruir aquelas e restituir a esta a natural pureza, esta cidade seria insalubérrima se não fossem os espaços despovoados em consequência do abrupto das escarpas(...), em quase todos os dias do ano, a atravessam, renovando de algum modo a atmosfera, o que aliás, não impede que muitos lugares e ruas, ela pelos maus cheiros de que é portadora, seja dificilmente tolerável.⁷²

Em Salvador, ação discursiva/ideológica higienista ou de medicina urbana, foi implantada aos poucos, após o golpe da República, e o grande executor da política purificadora do capitalismo em Salvador foi José Joaquim Seabra (1912-1916/1920/1924).

Seabra já havia participado de uma obra regeneradora no governo de Rodrigues Alves (1902 -1906), pois foi seu Ministro do Interior, quando deu suporte à ação de Oswaldo Cruz e Pereira Passos no processo de higienização da cidade do Rio de Janeiro. A cidade do Rio, então capital da República, passou por uma grande remodelação que teve como centro a avenida Rio Branco. A dupla Pereira Passos e Oswaldo Cruz buscava o saneamento e o embelezamento da cidade no modelo urbano europeu. Várias casas foram demolidas, aumentando o custo da habitação e criando as condições para diversas revoltas na cidade, entre elas, a Revolta da Vacina em 1904.

A própria chegada de Seabra ao poder do Estado da Bahia já foi por meio da destruição com o bombardeio da cidade do Salvador, com o objetivo de ser eleito governador. O forte do Mar, o de Santo Antônio e o do Barbalho fizeram um bom estrago na cidade. Nesse bombardeio, a ala esquerda do Palácio Rio Branco foi incendiada, como também o prédio da Biblioteca Pública que ficava localizada no paço municipal ou praça Thomé de Souza.⁷³

O segundo passo foi modificar o miolo da antiga freguesia da Sé, aliás, o poder público tinha especial preferência nessa região e “*entre a praça do Conselho e a Praça Castro Alves, executam-se grandes demolições. Para o alargamento da Rua Chile, derrubam-se as partes frontais de todas as edificações dos quarteirões do lado da terra, até a Praça Castro Alves, que tem suas fachadas reconstruídas no estilo da época.*”⁷⁴. Porém, a grande obra de Seabra, na Cidade Alta, foi rasgar a avenida Sete de Setembro

⁷² COSTA, Veríssimo Gomes da. *Contribuição ao Estudo da Higiene das Ruas*. p. 50

⁷³ VASCONCELOS, Pedro de Almeida. *Salvador: Transformações e Permanências (1549-1999)*. p. 292.

⁷⁴ PINHEIRO, Eloísa Petti. *Europa, França e Bahia*. p. 232.

quando várias igrejas e casarios coloniais vieram abaixo para dar lugar ao brilhantismo da rua.

Para Eloísa Petti Pinheiro, a modernidade nas ruas era em “ *função das novas necessidades de circulação, atreladas a uma espacialização-modelo, um novo modo de vida, uma nova estética, um novo sentido público e uma civilização do espetáculo e da velocidade.*”⁷⁵ Esse aspectos, principalmente a circulação, a nova estética urbana e a velocidade serão marcas da ação pública para inserir a cidade do Salvador na modernidade.

A circulação da cidade passava pelas ruas e avenidas. E, em Salvador, as ruas, vias e avenidas eram próprias da cidade antiga antes da máquina e da roda. A avenida Sete de Setembro foi, durante muito tempo, a principal avenida da cidade do Salvador e também a mais extensa. Sofria, no entanto, de vários obstáculos para o fluxo dos bondes elétricos e dos automóveis que passaram a circular nas ruas da cidade. A ação demolidora/modernizadora de Seabra era para possibilitar a modernidade da velocidade e a liberdade do fluir. Podemos ver nessa avenida uma nova comunicação que dizia que o tempo era dinheiro, nas palavras de Seabra:

a obra é o resultado da retificação e do alargamento de várias ruas e vielas, que se estendem da Praça Castro Alves até o Farol da Barra, e da demolição de importantes edifícios da cidade, entre eles a Igreja de São Pedro Velho, a ala esquerda do edifício do Senado do Estado e parte da Igreja do Rosário de João Pereira(ou dos brancos) e do Convento das Mercês”⁷⁶

Toda essa ação reformadora e modernizadora da cidade obedecia à lógica da medicalização da cidade que deveria ser saneada e para garantir o controle efetivo sobre todas as formas de contaminação do espaço urbano. O próprio relatório de governo de Seabra, em 1914, declarava: “*não melhoraria a cidade em que, tendo se dado tudo, lhe faltasse a higiene. Esta será, a qualquer tempo, o seu primeiro bem*”⁷⁷

Na cidade baixa, a grande obra saneadora foi à Avenida Jequitaia ligando o bairro comercial até a Calçada do Bonfim. Pelo relato de Octávio Torres da Silva, em 1908, essa avenida estava em péssimo estado:

...rua do Julião, Caldereiros, Caes Dourado, Pilar, Xixi, S. Francisco de Paula, Água de Meninos, São Joaquim, Gazometro etc. Esta extensa artéria é um conjunto de verdadeiras injúrias atiradas à face da população baiana pelos poderes públicos. Muitíssima tortuosa,

⁷⁵ Idem. p. 226

⁷⁶ Idem. p. 238

⁷⁷ SEABRA, José Joaquim. Relatório de Governo de 1914. p. 48.

*estreita, cheia de grandes edifícios velhos e arruinados, sem passeios para os transeuntes.*⁷⁸

Na década de trinta e quarenta, na cidade da Bahia, encontramos várias obras na Jequitaia, inclusive de natureza federal que se arrastaram durante todo o nosso período de estudo, como será analisado no próximo capítulo. Por ora, é importante observar que a Jequitaia merecia a atenção do poder público pela sua importância de ligação da área comercial à Calçada do Bonfim, onde estava localizada a Estação Ferroviária, local de embarque e desembarque de passageiros que iam para outros Estados da Federação ou mesmo para o sertão da Bahia. Como também passageiros que vinham para visitar parentes ou para tentar a vida na Capital da Bahia, ou até mesmo para passear. Além do movimento de passageiros, a Estação era local de desembarcar as cargas para o Porto da cidade do Salvador, daí a grande importância da avenida Jequitaia.

Já, no relato da Associação Comercial da Bahia, em 1915, as obras da Jequitaia praticamente não andavam como pode ser entendido do Relatório da Associação Comercial em 1916:

No Louvável intuito de alargar a rua do Xixi, promoveu o Exm^o Presidente do Conselho Municipal uma reunião para o qual convidou esta Diretoria que se fez representar por uma comissão. Competindo à Companhia Cessionária das Docas, por seu contrato com o Governo Federal estender até a Jequitaia uma avenida que tem de passar pela rua do Xixi, conforme na reunião declarou o Presidente desta Diretoria, pelo saldo de 2% ouro destinada à esse melhoramento, declarou o Exm^o Sr. Representante da Companhia Cessionária que tal serviço ainda não se havia iniciado por falta de recursos, por quanto o Governo retinha os saldos de 2% ouro, aplicando-os ao suplemento da garantia de juros e aos encargos da Fiscalização.⁷⁹

A sanha demolidora, do nosso Barão de Haussmann, no caso Seabra, atingiu as igrejas, entre elas a da Ajuda, e depois reconstruída em estilo neo-manuelino⁸⁰. Outra igreja atingida pela modernização foi a de São Pedro Velho para dar lugar ao trânsito e ao luxuoso Relógio mecânico instalado na nova área em 1916, símbolo de um novo tempo na cidade. A expressão dessa modernidade implantava um novo tempo na comuna do Salvador. Era um aviso que o tempo passava a ser o tempo do capitalismo sincronizado pela máquina. A pólvora seca e os sinos que marcavam o tempo da cidade, até então, cediam lugar ao relógio mecânico. A matematização do tempo, pelo relógio

⁷⁸ SILVA, Octávio Torres da. op. cit. p. 11

⁷⁹ Relatório da Associação Comercial da Bahia. 26 de Fevereiro de 1916. Bahia, Oficina Duas Américas. p. 18

⁸⁰ VASCONCELOS, Pedro de Almeida. op. cit. p. 292

mecânico, era a concretização, na cidade, da cultura da modernidade. Um tempo impessoal que transformava o trabalho em mercadoria.

Ainda que o tempo fosse capitalista, a cidade não incorporava grandes empreendimentos industriais, com a exceção da Empório Industrial do Norte criada por Luiz Tarquínio e inaugurada em 1891. Esse limite industrial retirava a cidade da Bahia do fluxo da imigração européia e dificultava a mudança da aparência colonial da cidade do Salvador. A atividade industrial era pouco desenvolvida em relação às cidades do sul do país, e, na verdade, não passava de uma área complementar ao comércio. Ocupava um pequeno número de trabalhadores e a maioria das “indústrias” empregavam poucos operários.

Mário Augusto da Silva Santos destaca que, em 1930, para todo o Estado da Bahia, das “660 indústrias empregavam 1 a 6 operários; 158 de 7 a 12; 61 abrigavam mais de 12 operários. Enquanto isso 1325 estabelecimentos eram “fabricos gratuito”, isto é não utilizavam trabalho assalariado.”⁸¹.

Outro aspecto, que deve ser ressaltado é o movimento populacional da Cidade do Salvador que, além da dificuldade higiênica, não contava, como já foi dito, com grandes fluxos populacionais entre elas a imigração européia. Para se ter uma idéia, vejamos a evolução demográfica da cidade.

Quadro 3

POPULAÇÃO DA CIDADE
DO SALVADOR E MALHA URBANA (1890-1960)

ANO POPULAÇÃO

1890	174.412
1900	205.813
1920	283.422
1940	290.443
1950	417.235
1960	655.735

Apud: Ângela Maria Gordilho Souza.⁸²

Pelo exposto, o crescimento populacional da cidade do Salvador não foi expressivo como em outras cidades do Brasil, como por exemplo: São Paulo, Rio de Janeiro, Recife e Belo Horizonte, que conheceram taxas de crescimento populacional surpreendentes. Com todo o problema dos censos, principalmente os de 1890 e de 1920, que superestimaram a população da cidade, fica patente que Salvador cresceu entre

⁸¹ SANTOS, Mário Augusto da Silva. *A República do Povo*. p. 21.

⁸² GORDILHO SOUZA, Ângela Maria. “As cidades na cidade”. *Quem Faz Salvador* .p. 174

1890 a 1960 em 73,4%, sendo que nas duas últimas décadas, o crescimento foi mais expressivo, de 43,65% de 1940-1950 e de 57,16% para o período de 1950/1960. É importante a investigação para essa dinamização populacional e seus efeitos sobre a ordem social.

Essa população ainda se concentrava nas antigas freguesias que iam da península de Itapagipe ao arrabalde do Rio Vermelho “*O mapa de Salvador, apresentado por Aroldo de Azevedo em 1951, representa Salvador, cobrindo a área de Itapagipe ao Rio Vermelho, mostrando três concentrações principais: a área central, limitada, a leste, pelo dique do Tororó, a península de Itapagipe e a área da Barra. As vias de cumeada também destacadas, e já aparece a ligação entre o bairro da Barra e o do Rio Vermelho*”⁸³. Porém outras fontes históricas revelam que o distrito de Santo Antônio Além do Carmo era o que mais crescia em construção e reconstrução de imóveis residenciais.

Os serviços de infra-estrutura urbana eram precários e limitados a poucos bairros da cidade. Serviços de água, esgoto, telefone, limpeza urbana e transporte não conheceram grandes mudanças em relação às outras cidades brasileiras, a exceção da expansão dos bondes que organizaram os espaços das cidades Baixa e Alta.

A resistência da modernização capitalista, na Bahia, já foi discutida e debatida na historiografia por grandes historiadores e economistas como: Pinto de Aguiar, Rômulo Almeida, Thales de Azevedo, Francisco de Oliveira e outros que se debruçaram, cada um, com uma explicação teórica própria, para o chamado “enigma baiano”, ou seja, quais as razões da estagnação da economia, da população e da ordem política e social da Bahia?

...um ciclo de estagnação por todo o início do século XX, até os anos 50. O “enigma baiano” reflete esta condição de letargia econômica, e a questão era tentar encontrar as possíveis alternativas para a região, posto que a economia nacional, fortalecida na industrialização de São Paulo, já experimentava um novo ciclo: o da modernização industrial. Logo, a primeira metade do século atual, para a Bahia, é uma espécie de estado letárgico numa economia que não se modernizava⁸⁴

A cidade que resistiu à modernização econômica foi também o espaço de resistência as novas formas de sociabilidades. Cidade que procurava manter e conservar a ordem familiar, a tradição religiosa e a religiosidade, o padrão de chefia oligárquico que era

⁸³ VASCONCELOS, Pedro de Almeida. op.cit. p. 319.

⁸⁴ SAMPAIO, Antônio Heliodoro Lima. Formas Urbanas: Cidade real & Cidade Ideal contribuição ao estudo urbanístico de Salvador. p. 79

uma marca do Estado da Bahia e da sua capital. A lenta alfabetização da população soteropolitana e a pequena difusão da indústria cultural são elementos que favoreciam a não incorporação de novos valores, já presentes nas cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, estruturando uma relação social conservadora e tradicional.

Dessa forma, a ação discursiva da medicina urbana criou uma primeira possibilidade de mudança de uma organização social que teimava em não incorporar novos valores culturais advindos da modernidade e do capitalismo e, ao mesmo tempo, a chegada das máquinas, dos automóveis, bondes e navios de grande calado, acompanhados da fábrica dos sonhos, materializados nos cinemas, obrigaram as classes sociais, o poder público, os órgãos de imprensa, os intelectuais a refletirem sobre as condições da urbe soteropolitana e querer mudar a cidade de Thomé de Souza.

3.3 O caminho do automóvel e a I Semana do Urbanismo de 1935: espaço de produção dos discursos na cidade da Bahia.

Como já salientamos, a Revolução de Trinta, ainda que tecnicamente não tenha sido uma revolução, no seu conceito clássico, modificou a ordem política brasileira e a sua organização econômica, tendo vários efeitos culturais, demográficos, políticos, sociais, educacionais e materiais sobre a cidade e esses efeitos, ao lado de um processo de inserção do Brasil na ordem burguesa modificou a configuração da cidade do Salvador.

O próprio poder político foi afetado na sua organização oligárquica e no rodízio dos coronéis no controle da máquina do Estado baiano. No primeiro momento, a ação dos interventores desequilibrou o frágil controle políticos das oligarquias.

A cidade foi afetada em 1930 com o monumental quebra-bondes que tornou a cidade rebelada. E, também, os seus intelectuais, empresários, homens do governo e a imprensa passaram a pensar a condição da cidade da Bahia. Essa reflexão sobre a urbanização da cidade do Salvador, no alvorecer da década de trinta, produziu dois momentos que são preciosos para a nossa avaliação do aguaceiro da modernidade.

O primeiro momento foi à demolição da Igreja da Sé em 1933. Desde o primeiro governo de Seabra (1912-1916), houve tentativas de demolição da Sé. Por falta de recursos e, o desenrolar das obras da própria avenida Sete de Setembro que não avançou para o lado norte da cidade, o projeto de demolição foi adiado. No governo de Vital

Soares, nova tentativa de demolição da antiga Igreja da Sé, mais protestos, entre eles, um precioso documento assinado por vários intelectuais que se opunham à destruição de uma das igrejas mais antigas do Brasil e finalmente, em 1933, em um quadro de mudança política e social as condições foram favoráveis à demolição da centenária Igreja.⁸⁵

A demolição da Igreja da Sé foi marcado por simbolismo pois, traduz um momento juntamente com outros de desejo do poder político, dos agentes econômicos, dos intelectuais e de parte da população, como da própria Igreja, em por abaixo a antiga Sé.

Em 1935, na Semana de Urbanismo, o médico Heitor Prager Fróes reclamava da atitude da cúria e do poder político de ter permitido a demolição da sagrada Igreja:

Monumento era a nossa velha Sé – negociada por trezentos dinheiros em meio ao clamor uníssono dos patriotas, à complacência injustificável dos principais responsáveis, e ao protesto reiterado dos verdadeiros defensores de nossos monumentos e de nossas tradições – tendo sido este mesmo Instituto, Bernardino à frente, o reduto de onde partiu a metralha da palavra candente e a maldição do verbo anatematizante contra a obra ingrátíssima dos mal avisados demolidores⁸⁶

O segundo momento foi à organização da Semana do Urbanismo entre 20 a 27 de outubro de 1935. Nesses dias de outubro, a cidade, produziu com seus intelectuais uma análise sobre o grau de urbanização de Salvador. Era um momento de reflexão e tentativa de ação do governo do Estado, da Prefeitura e, finalmente, dos intelectuais e notáveis em modernizar a cidade.

A Semana do Urbanismo em 1935 organizou um pensamento do poder público Estadual e municipal como também dos intelectuais sobre a necessidade de modernização da cidade e também da criação de uma cultura urbana que facilitasse a velocidade dos automóveis. Dessa forma, uma extensa programação foi realizada, para discutir a cidade na sua forma ideal e, sobretudo, constituir um pensamento urbanístico moderno e progressista com base na máquina.

A Comissão do Plano da Cidade do Salvador, dando à palavra Urbanismo o máximo de elasticidade que lhe cabe, considerando que a “vida é a única riqueza” e para manter esta riqueza são necessários: saúde, educação, alegria, trabalho, segurança, facilidade de locomoção, centros de diversões, etc⁸⁷

⁸⁵ PERES, Fernando Rocha. *Memória da Sé*. p. 97-101

⁸⁶ FRÓES, Heitor Prager. *Monumentos, Museus, Arquivos e Belas Artes – Índice de civismo, de cultura e de progresso*. p. 32

⁸⁷ Comissão do Plano da Cidade do Salvador. p. 3

Com a presença do governador Juracy Magalhães (1931-1937) e do prefeito José Americano da Costa (1932-1937), a cidade da Bahia instalou a sua Primeira Semana de Urbanismo, iniciada no dia 20 de outubro, às 20 horas e trinta minutos. Essa sessão inaugural foi presidida pelo governador do Estado, no Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, a Casa da Bahia, tendo como conferencista o engenheiro civil Milton da Rocha Oliveira que discorreu sobre “Urbanismo e sua aplicação à Cidade do Salvador”.

Milton Oliveira, na Comissão do Plano da Cidade do Salvador, era integrante da comissão central e também representante da prefeitura. O conferencista procurou apresentar as linhas gerais do plano urbanístico para a cidade e também evidenciou a influência da escola norte-americana sobre os urbanistas baianos. Milton de Oliveira, após lembrar que a iniciativa de organizar a Semana do Urbanismo tinha paralelo com a ação de sociedades americanas como: “Civic Associations”, “Civic Improvements”, “City Planning Associations”, “Chamberts of Civic Affairs”, declarava que:

...a Bahia pode se orgulhar de possuir não uma, mas duas destas beneméritas sociedades, às quais tenho a grande honra de presidir: A Comissão do Plano da Cidade do Salvador e o Núcleo Baiano da Sociedade dos Amigos de Alberto Torres...⁸⁸

Para Milton Oliveira, o objetivo da Semana de Urbanismo era transformar a cidade da Bahia na “verdadeira Rainha do Norte” e a segunda cidade do país. Procurava chamar a sociedade para a discussão e organização da cidade e conjuntamente com a Sociedade Amigos de Alberto Torres:

é não só um “amigo da cidade”, mas de todo o Estado; haja visto a sua organização interna com secções de educação, higiene, clubes agrícolas, urbanismos e arquitetura paisagista, publicidade, agricultura etc. Levando avante esta santa cruzada, com um pugilo de jovens abnegados, capitaneados por Oscar Carrascosa na Bahia e orientada pelo patriotismo invulgar de Raul de Paula, secretário geral da Sociedade dos Amigos de Alberto Torres, no Rio de Janeiro⁸⁹

Milton Rocha Oliveira apresenta o urbanismo como uma interseção entre “ciência e arte” e “filosofia social”, recorda que só há alguns decênios o urbanismo passou a ser uma preocupação para engenheiros, arquitetos e sociólogos. E para o urbanismo teve início a partir de 1865 com a lei italiana sobre planos reguladores, essa iniciativa da Itália, ainda não unificada, foi seguida pela Suécia em 1874, Prússia em 1875, a Inglaterra, a lei Cornudet na França e finalmente os Estados Unidos da América.

⁸⁸ Idem. p. 1

⁸⁹ OLIVEIRA, Milton Rocha. “Urbanismo e sua aplicação a Cidade do Salvador”. p. 3

Modelo que serviu de inspiração para o primeiro conferencista da Semana de Urbanismo na Bahia e, declarou:“...onde devemos beber os ensinamentos para os nossos trabalhos, adaptando ao nosso meio As leis e métodos americanos do Norte, esses grandes fazedores de cidades”⁹⁰

Há aqui um corte espacial e ideológico na concepção de cidade em relação ao modelo de Haussmann que caracterizou a ação do poder público na organização da cidade na Primeira República. O higienismo e o controle do doente, de influência marcadamente européia, eram os focos da organização do chamado urbanismo demolidor, enquanto o modelo de inspiração norte americana vem da necessidade de inserir a máquina na cidade e dessa forma modificar a funcionalidade da cidade. Assim, Milton Oliveira dá os contornos do receituário do urbanismo de matriz americana:

devemos considerar para o caso da Bahia os elementos de ordem moral e os ordem física; entre os primeiros contamos o preparo do ambiente público ou para dizermos com Lethaby “We have to bign with the formation of town psychology and civic desire” e é para formarmos esta psicologia, propicia aos ideais urbanísticos que, achamos perante vós; para que todos nós solicitemos ao poder competente a legislação apropriada, para que a obra projetada se realize sempre com primazia dos interesses coletivos. Os principais elementos de ordem física resumamo-los : 1) ruas, 2) transito; 3) transporte(aéreo, terrestre e marítimo) ; 4) divertimento públicos; 5) zoneamento; 6) arte cívica.⁹¹

Os elementos de ordem física estruturavam a cidade para a máquina, obrigando a um redesenho da cidade do Salvador. No terceiro capítulo, vamos evidenciar como o poder público, os intelectuais, a imprensa e poder econômico cuidaram para organizar os elementos de ordem física. A inovação das máquinas como: o cinema, automóveis, bondes, motocicletas, elevadores e fábricas passaram a exigir dos habitantes da cidade do Salvador entre 1935 e 1945, novos comportamentos sociais que, de certa forma, afetaram a antiga sociabilidade da Bahia.

O nosso conferencista, Milton da Rocha Oliveira, depois de discorrer de cada elemento de ordem física, conclama os baianos para o engajamento no projeto urbanístico da cidade com as seguintes palavras:

Meus senhores, estou abusando por demais da vossa paciência e vou terminar; não quero porém fazer, sem primeiramente dirigir um caloroso apelo ao vosso civismo e ao vosso patriotismo: auxilie, com vossa sugestão valiosas a Comissão do Plano da Cidade e ajude-a a

⁹⁰ Idem. p. 3

⁹¹ Idem. p. 5.

organizar a “Caixa de Urbanização” , pois, a remodelação de nossa capital depende dos governos do Estado e do Município, mas depende sobretudo de todos nós; sigamos o exemplo dos povos anglo-saxões e, ainda para a atual geração a apoteose de uma Bahia Maior e Melhor⁹²

A conferência de Milton da Rocha Oliveira revela um sentimento que estará presente em todo o período de estudo, o sentimento de inferioridade da cidade do Salvador em relação a outros centros do país. Nesse sentimento, a cosmética urbana era fundamental para resgatar um orgulho há muito perdido. A forma da cidade e grau de desenvolvimento da urbanização era um incômodo constante aos intelectuais que pensavam a cidade. “*A cidade de uma só rua*” era um embaraço aos que queriam livrar Salvador do estigma de uma cidade provinciana.

A mentalidade de uma parcela da intelectualidade era de um mal-estar com a cidade diante do desenvolvimento urbano de outras cidades brasileiras. Chama atenção, nas palestras da I Semana de Urbanismo, e mesmo na literatura sobre a cidade, a exaltação constante de dizer que a Bahia (Salvador), em algum momento da sua história, tinha sido a maior e melhor. Esse aspecto também será analisado no próximo capítulo quando discutiremos as reformas sofridas pela cidade durante o período.

A segunda conferência foi realizada na segunda feira dia 21 de outubro de 1935, na sede da Associação Universitária da Bahia pelo dr. Nelson de Almeida Pinto cujo tema foi “ Segurança Pública e os Incêndios”. É importante recordar que Salvador, desde o século XIX, contava com a Faculdade de Medicina, Engenharia e Direito, não possuía uma Universidade e, sim, faculdades. No ano de 1941, fora criada a Faculdade de Filosofia, além dessas faculdades, havia o Instituto Normal e de Música. Jorge Amado, em Bahia de Todos os Santos, descreve muito da vida urbana da cidade inclusive o mundo estudantil que, para ele, os estudantes baianos eram “*mais diligentemente democráticos do Brasil*”⁹³.

É importante, ao discutir a influência da Semana de Urbanismo de 1935 sobre a modernidade da Cidade do Salvador, levar em conta que essa Semana que produziu instrumentos de modernidade na concepção da organização do espaço urbano soteropolitano favorável à máquina. Essa ação não foi uma ação concebida em um centro universitário e, sim, na atividade de abnegados intelectuais, alguns desses professores de faculdades, mas, sobretudo na ação do Governo do Estado e da Prefeitura

⁹²Idem. p. 21.

⁹³ AMADO, Jorge. *Bahia de Todos os Santos*. p. 271

da Cidade do Salvador, auxiliada pela Sociedade Amigos de Alberto Torres núcleo da Bahia.

A conferência de Nelson de Almeida Pinto que tinha como tema “Segurança Pública e Incêndios” fez uma descrição da cidade do Salvador quanto ao grau de desenvolvimento urbano e suas múltiplas vicissitudes em relação ao problema de segurança pública e comparou com outras cidades brasileiras. Pouco discutiu com relação aos incêndios que eram freqüentes na cidade, porém procurou demonstrar como a urbanização era um instrumento do poder e de controle social.

A Segurança Pública pela ordem e vigia toda a cidade de modo a ser prestada imediata garantia a quem dela necessitar. Mas, se os seus representantes exercitam-se numa cidade de difíceis comunicações, cujas pessoas carentes dos seus serviços, ou cujos logradouros envolvidos, de momento, na desordem, distam muito longe da central em que permanecem as suas reservas de prontidão, não se pode esperar a eficácia recomendável e completo êxito na intervenção da autoridade, salvo se os cofres públicos estivessem nadando em ouro e um Governo, perdulário, quisesse manter cortejos enormes de profissionais hábeis, incumbidos de tais serviços, em flagrantes contrastes com o bom senso que está a indicar que se melhorem as condições de aproximação ao centro urbano⁹⁴

Nessa conferência, estão presentes certos aspectos da cultura da modernidade, definida na introdução desse trabalho, que acreditamos ser importante salientar. O primeiro deles, não necessariamente na ordem de importância, é o controle social por meio de instrumentos da racionalidade. As ruas e avenidas, quando livres e desimpedidas, produziam uma rápida ação da polícia nas possíveis ações delituosas e, assim, constituíam os meios de repressão a desordem urbana. Era necessário não embarçar o trânsito também com o objetivo de garantir a “segurança pública”. O segundo aspecto também próprio da cultura da modernidade era a funcionalidade e eficiência da cidade. As vias urbanas desobstruídas garantiriam ao poder público a redução das despesas e a manutenção da vigilância urbana.

A conferência de Nelson Pinto não deixa dúvida sobre o temor de embaraço dos órgãos de segurança em razão do sistema viário da cidade e a dificuldade da polícia em conter qualquer distúrbio social e, até mesmo, um simples jogo de bolo que a molecada insistia em praticar nas ruas da cidade para o desespero dos moradores:

E a polícia impossibilitada de imediata repressão a esse vício, porque a dita rua é de difícil acesso, metida num recanto do arrabalde, e

⁹⁴PINTO, Nelson de Almeida. “*Segurança Pública e Incêndios*”. p. 69.

constitui um perigo para a existência de um policiador sem cobertura⁹⁵.

Para Nelson Pinto, a solução para uma efetiva vigilância sobre a cidade estava na produção de um plano urbano para a cidade da Bahia. A racionalidade na organização das casas, praças, mercados, feiras, atividades religiosas, comerciais, industriais e de ensino eram imperiosas para garantir a segurança pública na cidade.⁹⁶

A compreensão urbanística da cidade vinha da observação de que outras cidades brasileiras lançavam mão do planejamento urbano para garantir, também, a vigilância sobre os habitantes já que “*urbanizar é civilizar*”⁹⁷.

A solução para a vigilância ao menor “*vagido de distúrbio*” era garantir a boa fluidez do trânsito e, nesse sentido, indagava o conferencista de 1935. “*Não terá a Bahia outros meios possíveis de corrigir a circulação do seu tráfego? Sim. Falta tão somente, iniciativa.*”⁹⁸.

O plano urbanístico zoneando a cidade, rasgando largas avenidas e ruas e, dessa forma, destruindo gargalos do trânsito, além da construção de túneis para unir a cidade Alta e Baixa, era a receita de civilizar a cidade para a segurança pública. Deveria estar na memória, do nosso conferencista, o quebra-bonde dos primeiros dias de outubro de 1930 que paralisou a cidade por várias semanas e os movimentos da luta política contra a interventoria de Juracy Magalhães (1931-1935), experiências que poderiam ser evitadas com o salvador plano urbanístico.

A receita de que urbanizar é civilizar outras variáveis da modernidade estarão presentes como a velocidade e o tempo. Não há tempo a perder porque tempo é dinheiro e, para que essas condições se materializassem, era fundamental mais uma vez o trânsito livre e sem obstáculos.

Somos do século da velocidade. Ei-lo, ai, visível em tudo, sua presença é universal. Velocidade coletiva, velocidade de conjunto e do povo. As companhias de transporte atraem as clientelas pelos anúncios das velocidades realizadas sobre certas linhas, quer em terra, quer em mar ou metamorfoseado os céus com as poderosas naves, mais pesados que o ar. Repetem-se os triunfos pelo maior velocidade adquirida em reduzindo a quase zero o tempo das comunicações⁹⁹

⁹⁵Idem. p. 69.

⁹⁶Idem. p. 68.

⁹⁷Idem. p. 68.

⁹⁸Idem. p.71

⁹⁹Idem. p. 72.

É indissociável a cidade para a máquina que garantisse a organização da cultura capitalista na ordem urbana e a mudança do comportamento social dado pelas próprias máquinas que exigiam ruas largas e avenidas desimpedidas para poupar tempo e dinheiro. No terceiro capítulo, vamos avançar nessa explicitação de como as reformas urbanas na cidade da Bahia tiveram como inspiração a velocidade e o tempo em função das máquinas automotivas.

Era a cidade que estava errada porque dificultava o livre fluir dos bondes, ônibus, caminhões, motocicletas, automóveis. Assim:

Não nos surpreende o cidadão mais pacato e pacífico da cidade a praquejar contra o menor atraso em seus trajetos, um bonde da “Circular” fora do horário; contra as morosidades dos condutores de “marinettis” que “amarram” os bondes; contra as interrupções na circulação, com a mudança nos trilhos de São Bento às Mercês que, parece, não acaba nunca!¹⁰⁰

Exagero do nosso urbanista conferencista? É possível. O tempo matematizado do relógio mecânico não tinha tomado conta da cidade. A ausência de grandes empresas capitalistas, disciplinando o trabalho e regulando a vida social, não era uma constante na cidade do Salvador. O horário passava pelas relações pessoais tanto dos chefes de família e das empresas, como das repartições públicas e dos serviços comerciais. O que tinha horário na cidade da Bahia?

Uma cidade na qual o comércio parava para o almoço e boa parte do funcionamento dos serviços públicos era organizada com base *na semana inglesa*, ou seja, tinha nos horários da repartição de sete horas da manhã a 12 horas e trinta minutos da tarde, inclusive aos sábados. O horário de funcionamento da principal atividade econômica da cidade, a atividade comercial, era bastante elástico e atendia os interesses do poder econômico e das relações pessoais.

Havendo o governo do Estado baixado o decreto número 7.690, de 13 de outubro, determinando o encerramento do expediente nas repartições públicas, às 12 ½ horas, nos sábados, e com tal medida prejudicam o comércio exportador, esta Associação Comercial patrocinou uma reclamação conjunta dos exportadores e agentes de Companhia de Navegação, pleiteando com êxito a prorrogação o expediente na Recebedoria das Rendas, naquele dia, de modo a não entrar a atividade dos reclamantes¹⁰¹

Voltando à Semana de Urbanismo e à terceira conferência que foi ministrada pelo engenheiro civil, Jayme Gama e Abreu, na terça feira, às 15 horas, na Escola

¹⁰⁰ Idem. p. 72

¹⁰¹ Relatório da Associação Comercial da Bahia. Ano de 1932. p. 159.

Politécnica, com o tema “Zoneamento das Cidades”. Era membro da comissão central da Comissão do Plano da Cidade do Salvador que juntamente com a Sociedade Amigos de Alberto Torres foi promotora da I Semana de Urbanismo de 1935. Gama Abreu, na comissão central representava a Associação dos Engenheiros Civis. É comumente citado pelos outros palestrantes e tem, no seu tema, uma discussão de grande impacto sobre o tecido urbano da cidade do Salvador, já que zoneamento era:

Eis uma palavra nova para muita gente. Zoneamento é base do plano duma cidade e consiste em dividida numa série de zonas ou áreas regulamentadas de forma que numa dada área possam ter lugar atividades comerciais, noutras, só atividades fabris e noutras ainda só possam ser construídas residências. Consiste ainda em regular as alturas dos edifícios conforme o local.¹⁰²

O zoneamento no urbanismo moderno era importante porque estabelecia a funcionalidade e a racionalidade da cidade. Dessa forma, a conferência de Jayme Gama e Abreu prometia um verdadeiro redesenho da cidade da Bahia.

É importante lembrar que Salvador foi concebida antes do capitalismo e da modernidade e essa cidade portuguesa tinha, em primeiro lugar, o papel de ser uma cidade baluarte e garantir a defesa do capital mercantil português. De 1549 para 1930, a cidade se expandiu, tendo como base a escarpa e o centro da cidade continuou a ser a freguesia da Sé. Era na Sé que estava estabelecido o poder público estadual e municipal. Era na Sé que estava presente à imprensa oficial e a biblioteca pública e forçosamente era o local de convergência entre a cidade alta e baixa quer seja pelos meios mecânicos (Elevador Lacerda, Plano Inclinado Gonçalves) quer pelos meios físicos (a Ladeira da Montanha, Conceição e Preguiça). Ainda que tenha ocorrido uma certa espacialização da cidade o centro se manteve na Sé. A própria rua Chile que era a vitrine social e cultural da cidade estava localizada nessa freguesia, como se dizia no século XIX.

A cidade do Salvador, na década de trinta, era ainda uma cidade não medicalizada ou zoneada. Havia uma verdadeira confusão entre as áreas mantendo o caráter comercial, a função pública e residencial. O zoneamento era exatamente a proposta de medicalizar a cidade e definir a organização do espaço. A questão não era fácil para os habitantes da cidade, pois o espaço da morada se constituía também no espaço de trabalho. Ainda que desde a Primeira República (1889-1930), como já analisamos, o Bairro Comercial e a própria Sé tenham perdido população e pouco a pouco se especializavam em atividades econômicas; o primeiro nos escritórios e casas

¹⁰² Comissão do Plano da Cidade do Salvador. Conferencias. p. 13

de negócios e segunda na área político - administrativa da cidade. Assim, havia já uma preocupação ao menos da intelectualidade com a metamorfose de determinadas áreas da cidade e, Gama Abreu começou a sua palestra advertindo exatamente o que vinha a ser o urbanismo: “*Armando Godoy definindo magistralmente urbanismo como a ciência de ordenar e harmonizar os elementos estáticos e dinâmicos das cidades, colocou a questão precisamente dentro do campo científico*”¹⁰³

A partir desse conceito, o professor da escola Politécnica da Bahia esclareceu o que era necessário pôr em ordem e o que era necessário harmonizar. E o que deveria ser harmonizado eram as atividades sociais. E dentro do conceito de harmonia urbana estava o zoneamento. Na análise de Gama Abreu se chega ao zoneamento não de maneira arbitrária e, sim, observando os costumes do povo de determinada cidade.

Estudados os usos, os costumes, bons e maus, não importa as tendências e as aspirações em geral observáveis pelo mimação por parte do povo de o que existe em outras aglomerações urbanas; o urbanista dividirá a Cidade em zonas¹⁰⁴

Esclarece, ainda, que o zoneamento não quer dizer exclusividade de uma atividade em determinada área da cidade e, sim, a proeminência de uma atividade sobre outras. Ou seja, a preferência pela atividade comercial, industrial, residencial ou administrativa ou outras, sem eliminar as outras atividades das áreas, bairros ou distritos. Essa configuração da cidade por zonas de preferência de acordo com a sua vocação determinaria uma melhor racionalização do espaço urbano.

Gama Abreu identificava em Salvador a presença de áreas de especialização: a urbana que ia de Itapagipe ao Tanque do Rio Vermelho, a suburbana de Aratu até Itapoã e a terceira zona seria a rural de Jacuípe até Santo Amaro do Ipitanga. É importante observar que entre 1935 a 1945, os distritos próximos à Sé tinham uma organização mais urbanizada, já que o distrito da Sé era, então, o centro da cidade, e as demais áreas da cidade apresentavam aspectos e, imagem típicas do mundo rural com presença de fazendas e atividades econômicas do campo, como pode ser percebido no documento ao Prefeito da Cidade do Salvador em janeiro de 1943.

Bahia 8 de janeiro de 1943. Exmo. Sr. Engenheiro Prefeito. Diz João Diogo Pereira, português, lavrador, residente nessa capital, à Avenida D. João VI, que tendo V. Exa., desapropriado, pelo decreto-lei nº 112, terrenos de propriedade do sr. Nelson Nogueirol Fernandes, sito à mencionada avenida, vem comunicar, para ressalva dos seus direitos, que é arrendatário há mais de dez anos dos ditos terrenos, cujas

¹⁰³ ABREU, Jayme da Cunha da Gama e. “*Zoneamento da Cidade*”. p. 42.

¹⁰⁴ Idem. p. 45.

benfeitorias ilhe pertencem, inclusive casas, e grande plantações de flores, hortaliças e várias árvores frutíferas, de que tira o sustento para si e sua família. Espera, assim que da indenização lhe seja reservada a parte correspondente a essa benfeitorias. João Diego Pereira.¹⁰⁵

O zoneamento defendido por Gama Abreu evidencia a compreensão da racionalidade econômica urbana que é um princípio da modernidade. A justificativa para o zoneamento era exatamente pela escassez dos recursos do poder público;

Água, esgoto, luz, pavimentação e recreio constituem encargos que a municipalidade assume pelo dever indeclinável em que se acha de prover cada zona com os requisitos que a higiene e a civilização exigem. Para cada zona, entretanto, o modo por que estas obrigações se manifestam variam.¹⁰⁶

Esse discurso é novo em relação à mentalidade política e social da cidade do Salvador da Primeira República (1889-1930). A concepção oligárquica ou tradicional, de acordo com os modelos weberianos, tem por base o privatismo da cidade e a garantia dos privilégios para a parentela e os indivíduos do raio de influência dessa. Na primeira República, água, esgoto, calçamento, transportes, telefonia se constituíam em privilégios sociais e elementos de distinção social, não que, na chamada Era Vargas (1930-1945), tal fenômeno tenha desaparecido, mas agora já havia uma defesa para a oferta dos serviços para toda a cidade e na contingência da escassez dos recursos, estes deveriam ser racionalizados e o plano para a cidade já era um instrumento dessa racionalidade, segundo Gama e Abreu: “*Ora: zoneada uma cidade, os cálculos precisos se podem fazer e todos gozarão do máximo de bem estar*”¹⁰⁷

A cidade não era mais vista como privilégio dos abastados e das tradicionais famílias baianas em relação aos bens da urbanização, ao menos no discurso da Semana de 1935. Esse é um pensamento novo, gostaríamos de reafirmar. Aliás, há uma luta, desde o CIAM de 1928 e da Carta de Atenas de 1943, contra o egoísmo privatista da cidade pelos proprietários em relação a todos os membros da coletividade. Não temos fontes históricas e também não é o objetivo do trabalho evidenciar o quanto o CIAM (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna) e o Congresso de Atenas de 1933 que resultou posteriormente na Carta de Atenas em 1943, influenciaram nas concepções

¹⁰⁵ Arquivo Municipal da Cidade do Salvador. Infelizmente o Arquivo Público Municipal não tem uma numeração das caixas, essa documentação assim como várias outras que iremos citar estão arrumadas de forma aleatória, ao menos no tempo que foi realizada a pesquisa.

¹⁰⁶ ABREU, Jayme da Cunha da Gama e. op. cit. p. 48.

¹⁰⁷ Idem. op. cit. p. 49.

da I Semana de Urbanismo e mais precisamente em Jayme da Cunha Gama e Abreu em 1935.

Para Eloísa Petti Pinheiro, a I Semana de Urbanismo de 1935 aponta para a influência da escola de Chicago, ou seja, o modelo de cidade norte-americana em vez do modelo europeu de base francesa. “*Os novos protagonistas da cidade – Mário Leal Ferreira, Diógenes Rebouças ou Jayme da Cunha Gama e Abreu têm agora suas trajetórias voltadas para os Estados Unidos.*”¹⁰⁸

A identificação ideológica do núcleo pensante da cidade pendente para a Escola de Chicago não nega a influência de Le Corbusier sobre o pensamento urbanístico baiano na Era Vargas (1930-1945).

Ainda que Le Corbusier não tenha vindo a Salvador, as suas concepções urbanísticas e de arquitetura têm influência na cidade, como salientou Eloísa Petti Pinheiro¹⁰⁹. A marca de Le Corbusier, no Brasil, estará presente, principalmente, na segunda metade da década de trinta, na cidade do Rio de Janeiro, então Distrito Federal, onde “*um grupo do CIAM, muito ativo, constrói o Ministério da Educação Nacional e da Saúde Pública, faz projeto da Cidade Universitária e de muitos Edifícios Públicos*”¹¹⁰.

Le Corbusier defendeu, no CIAM de 1928 e no Congresso de Atenas de 1933, seus princípios do urbanismo moderno. Entre eles, podemos salientar a modificação da cidade a partir da máquina e a organização da cidade para: a circulação, o trabalhar, o lazer e a moradia, como já salientamos, no início desse capítulo. Nos falta, porém, uma melhor investigação da relação entre Le Corbusier e a Escola de Chicago.

A cidade para todos em razão da racionalidade econômica, defendida por Gama Abreu, tinha nas zonas urbanas a materialização da racionalidade, e para que o zoneamento se efetivasse, seria necessário que o sistema de transporte fosse rápido e barato¹¹¹.

Finaliza, Gama Abreu lembrando que, para se ter urbanismo é necessário haver coordenação de diversas áreas do conhecimento humano. E a coordenação deveria garantir o estabelecimento de uma cidade feliz.

Lutemos, pois, sem paixões e sem desfalecimento para obtermos a cidade feliz. Não nos esqueçamos de que a felicidade não é dela. É nossa, por que dela nos vem. Mas, nos esqueçamos também de que

¹⁰⁸ PINHEIRO, Eloísa Petti. op. cit. p. 282.

¹⁰⁹ Idem, ibidem.

¹¹⁰ LE CORBUSIER. *Planejamento Urbano*. p. 43.

¹¹¹ ABREU, Jayme da Cunha da Gama e. op.cit. p. 54.

sem aplicação correta dos princípios de urbanismo nenhuma cidade poderá ser feliz.(...) Baianos: de pé pelo urbanismo!¹¹²

No dia 23 de outubro, na Escola Politécnica da Bahia, o engenheiro José Lourenço Costa proferiu a palestra sobre “Uma Cidade Errada e uma Cidade Certa”. Essa conferência é bastante ilustrativa para a construção de um novo pensamento sobre a cidade, desta vez, de base racional e moderno. É importante observar, que além das palestras, a Semana do Urbanismo proporcionava excursões e visitas técnicas, como ao do dique do Tororó, ao Passeio Público e ao Horto Municipal.

Outro aspecto observado na I Semana do Urbanismo foi o predomínio dos engenheiros. Le Corbusier, na década de vinte, percebeu o desencanto da Arquitetura em relação à Engenharia, ao tempo que glorificava o cálculo e a racionalidade dos engenheiros e conclamava a Arquitetura a sua renovação.¹¹³

Retornando, a conferência de José Lourenço Costa, que também fez outra palestra, dessa vez no cine Glória, dois dias depois, com o tema “Propaganda do Urbanismo”. José Lourenço Costa era engenheiro eletricitista e, na Comissão do Plano da Cidade do Salvador, fazia parte da Comissão Central e era o representante da Companhia de Energia Elétrica da Bahia. Lourenço Costa e Gama Abreu foram os únicos a proferir mais de uma conferência na I Semana de Urbanismo de 1935.

Lourenço Costa inicia a sua primeira palestra, advertindo ao público que nem todo discurso intitulado de matriz urbanista, o era verdadeiramente e diz que não passava de plano ou sugestão de melhoramento de uma parte da cidade e não possuía coordenação e sistematização.

Caminha então a ilustrar a sua exposição com fotos nas quais procurava evidenciar modelos de cidade as quais, o conferencista, classificava de cidade errada e de cidade correta. No caso da cidade errada, Lourenço Costa, evidencia como a forma espontânea na arte de construir a morada deu origem ao caos urbano. Diz ele “*a imprevidência, o descaso e o egoísmo deram em resultado esta calamidade*”¹¹⁴. Para Lourenço Costa, a cidade da Bahia foi construída sem plano e sem racionalidade o que aumentou as despesas e o incômodo urbano.

¹¹² Idem. p. 56.

¹¹³ LE CORBUSIER. *Por uma Arquitetura*. “ Os engenheiros são viris e saudáveis, úteis e ativos, morais e alegres. Os arquitetos são desencantados e desocupados, faladores ou lúgubres. É que em breve não terão nada para fazer. Não temos mais dinheiro para construir monumentos históricos. Precisamos nos justificar”. p. 6

¹¹⁴ COSTA, José Lourenço. “*Cidade Errada e a Cidade Certa*”. p. 58.

Com grande sacrifício levanta-se o capital necessário, muitas vezes por meio dum empréstimo e, visando respectivamente a zona afastada, executa-se o melhoramento para no fim de contas descobrir que se chegou apenas a um resultado problemático. Novo melhoramento, maiores despesas e maiores sacrifícios ...e no resto da cidade, idêntica situações continuando a criar-se. Pois bem, a Bahia desenvolveu-se assim: errada completamente errada. Considere as fotografias que ora vos apresento e que por sinal não são dos piores lugares.¹¹⁵

Apresentado Salvador como uma cidade errada diante de uma platéia estarecida ao ver a sua polis como espaço desorganizado e anti-econômico, Lourenço da Costa, passa a apresentar os elementos de correção da cidade pela ótica do urbanismo. O conferencista chama a atenção para a necessidade de se prevenir o caos urbano, em novas áreas da cidade do Salvador. Para ele, os bairros de Nazaré, Santo Antônio Além do Carmo, haviam quase sidos arruinados pela imprevidência ao não se observar às boas regras do urbanismo.¹¹⁶

O conferencista destaca que Salvador possuía um grande patrimônio histórico que era necessário preservar, assim como Nova Orleans protegeu os antigos quarteirões franceses. E apostava às suas fichas na melhoria da cidade da Bahia, na produção e execução de um plano urbanístico, porém advertia: *“Para elaborar esse plano é preciso antes de tudo que o povo da Bahia compreenda que nenhuma obra de valor, verdadeiramente construtiva, começa pela sua fase espetacular”*¹¹⁷.

Um aspecto de mentalidade que outros documentos deixam transparecer e a necessidade da obra grandiosa e que crie impacto nos habitantes da cidade. Daí, as obras de saneamento, principalmente esgoto, não ser objeto de avaliação e não galvanizar apoios para essa grande luta. Destacava, ainda, Lourenço Costa que o plano só teria sentido em ser concebido como regional se abrangesse todo o município, e que havia cinco princípios fundamentais para a confecção do plano e sua posterior execução. 1º sensibilizar o povo da cidade da necessidade do plano, 2º produzir uma massa de dados com base em mapas topográficos e mapas, visualizando a circulação da cidade, bem como a densidade e a distribuição da população nos espaços da urbe, 3º investigação da real situação industrial na cidade e as suas possibilidades de crescimento, 4º pesquisar as condições de vida da população cidadina, 5º estudo sobre ordenamento jurídico do

¹¹⁵Idem. p. 59.

¹¹⁶ Idem. p. 60

¹¹⁷ Idem, ididem

município do Salvador.¹¹⁸ Após esses estudos, o segundo momento era zonestar a Salvador.

Essa divisão em zonas ou zoneamento não só estabiliza o valor das propriedades, protege as residências e evita o arruinamento dos bairros, mas é um meio de estabelecer ordem e método no desenvolvimento da Cidade. Para obter-se uma idéia do que significa para a Bahia o zoneamento, basta olhar-se para a Calçada ou mesmo esta fotografia da Avenida Sete.¹¹⁹

Não temos a fotografia apresentada, mas era uma crítica a principal ou única avenida da cidade. O zoneamento tem o condão de estabelecer a ordem urbana e garantir que a circulação, o trabalho, a morada e o lazer possam fluir de maneira harmoniosa e racional. Le Corbusier, com base em Tony Garnier e a Cidade Industrial, em sua crítica à antiga cidade e a arquitetura sonolenta, destacava a importância da ordem como criadora do bem estar na cidade¹²⁰.

José Lourenço Costa finaliza a sua palestra, observando a racionalidade do plano urbanístico para a cidade e como um plano elevaria as condições de vida dos habitantes da capital baiana.

Em suma, uma cidade perfeita começa por ter um plano em que todos os detalhes, desde o rancho a beira da estrada até o mais imponente edifício recebem a devida consideração, e termina com a execução fiel e completa desse plano ! Não pode haver perfeição ou economia onde não existe um plano.¹²¹

Outro palestrante de grande importância na fixação das idéias de modernidade da máquina, por meio do urbanismo, foi o engenheiro Américo Simas. Desejamos salientar que o objetivo dessa tese não é apresentar uma história das idéias da I Semana do Urbanismo, o nosso objetivo é apresentar e analisar como a modernidade se estabeleceu na nossa ordem social. Como a modernidade não é uma entidade mágica, ela foi culturalmente estabelecida e, entre os meios de materialização e disseminação da modernidade havia a produção de discursos e os planos de urbanização se constituíram em um instrumento importante nessa sensibilização.

Como o poder público destruía os mocambos e os cortiços da cidade, não com base no sanitarismo e, sim, na racionalidade urbanística na qual estava presente o que cada área ou região da cidade deveria conter. Quando o poder público criava posturas

¹¹⁸ Idem. p. 61

¹¹⁹ Idem. p. 62.

¹²⁰ LE CORBUSIER. *Por uma Arquitetura*. p. 32.

¹²¹ COSTA, José Lourenço. op cit. p. 63.

municipais para impedir o funcionamento das feiras livres, o fazia em nome do urbanismo, entre outros, dos múltiplos exemplos possíveis.

A cidade foi racionalizada e a partir de 1935, com a Primeira Semana de Urbanismo, a Comissão do Plano da Cidade do Salvador interligava os intelectuais, com Estado e o Município tendo o objetivo de disciplinar a cidade as regras da máquina, aspecto que vamos desenvolver no capítulo seguinte.

Agora, para finalizar a apresentação das principais idéias da I Semana de Urbanismo vamos, nos fixar em Américo Furtado de Simas que no dia 26 de outubro de 1935, na Escola Politécnica da Bahia, apresentando uma palestra com o tema “Sugestão Para o Plano Diretor da Cidade do Salvador”. Américo Simas era engenheiro civil e na Comissão do Plano da Cidade do Salvador era da Comissão Central e representante do Estado da Bahia.

De todos, as sugestões para a mudança da imagem da cidade, as de Américo Simas eram as mais futuristas, o que não significa diz que eram as melhores. A sensação é de um certo devaneio diante de uma cidade não moderna e que, por meio da circulação, se desejasse rapidamente modificar a fisionomia urbana. Mesmo, ainda com esse devaneio, o discurso de Américo Simas não saía da matriz da racionalidade.

Não podemos deixar de reconhecer a importância formidável da estética das cidades sobre a sua população, e, o urbanismo, que se ocupa da instalação racional das aglomerações humanas governa-se por leis que a observação metódica e cuidadosa tem estabelecido. É a intervenção da vontade humana no modo de agir das leis naturais de existência e crescimento das aglomerações.¹²²

Na concepção de Américo Simas, o plano diretor deveria ser objeto de uma ampla discussão na sociedade soteropolitana. E os interessados deveriam opinar sobre as mudanças ou não na cidade. Entre todos os conferencistas da I Semana de Urbanismo a obsessão era pela circulação. Essa preocupação maior pela circulação era em função do impacto que a máquina causou nas cidades após a Revolução Industrial.

Assim, deveria ser reforçado o centro da cidade na qual caberia convergir as grandes avenidas e ruas e, dessa maneira, garantir um fluxo constante entre os arrabaldes da cidade e o centro e vice-versa.

A criação de um centro, coração da Urbs para onde convirjam às artérias que da cidade e arrabaldes, tragam, confortavelmente, os habitantes à sede de Governo, às escolas, museus, teatros, cinemas, lojas de modas armazéns, cafés, etc., deve ser indicada para que a

¹²²SIMAS, Américo Furtado de. “Sugestão Para o Plano Diretor da Cidade do Salvador”. p. 118.

população habituando-se à convivência social, torne-se mais artística, instruída e civilizada.¹²³

O centro da cidade e os meios de circulação seriam instrumentos ou veículos de maximização dos contatos sociais e, dessa forma, reduziria o isolamento social a que o habitante da cidade do Salvador estava habituado.

No Congresso de Medicina Regional da Bahia, realizado na cidade do Salvador, também no ano de 1935, o palestrante Joel da Silveira lembrava a expressão muito utilizada pelo seu antigo professor Anselmo da Fonseca a de que “*os baianos só se reúnem na hora da morte*”¹²⁴.

A cidade feliz preconizada pelos palestrantes da I Semana de Urbanismo era um princípio também presente nos documentos combatentes de Le Corbusier de 1924 – no livro, *Urbanismo*, no qual defendia as mudanças no espaço urbano para garantir o bem viver. A harmonia, a ordem e a geometria criavam a mecânica urbana e era a garantia de estabelecer a felicidade na cidade. Nesse sentido, para Le Corbusier:

Como o urbanismo se inquieta com a felicidade ou com a infelicidade, empenhando-se em criar felicidade e em expulsar a infelicidade, trata-se de uma ciência digna neste período de desassossego; uma preocupação assim, que suscita uma ciência assim, revela uma evolução considerável do sistema social”¹²⁵

A felicidade também era o rápido deslocamento no espaço para ter acesso aos bens da cidade como: cinemas, bailes, cassinos, hotéis, escolas e a rua vitrine da cidade do Salvador que era a rua Chile. Para Américo Simas, o plano diretor da cidade deveria garantir o que ele vem a chamar de princípios basilares do urbanismo eram:

- 1) Centro da cidade;
- 2) Artérias principais e secundárias;
- 3) Parques, jardins e praças;
- 4) Transportes em comum;
- 5) Quarteirões industriais;
- 6) Universidades, escolas;
- 7) Distribuição de água, esgoto e asseios;
- 8) Fornecimento de energia para indústria e iluminação;
- 9) Habitação para proletários;

¹²³ Idem, *ibidem*

¹²⁴ Trabalhos do Primeiro Congresso de Medicina da Bahia. p.16

¹²⁵ LE CORBUSIER. *Urbanismo*. p. 55.

10) Plano financeiro.¹²⁶

Nesse decálogo urbanístico, Américo Simas somente analisou a circulação da cidade e sugeriu a mudança do seu sistema viário. É compreensivo tal comportamento, isso porque, como já salientamos, Salvador não era uma cidade que tenha sofrido o impacto da indústria moderna no período. Dessa forma, o proletariado industrial era menor em relação aos grandes centros do Brasil como Rio de Janeiro e São Paulo. Na cidade Baixa, por exemplo, na península Itapagipana, havia a convivência entre agentes sociais oriundo das classes médias e do proletariado.

Indústrias antigas, como Empório Industrial do Norte de 1891 e outras mais recentes como de sabão e alimentos. A península não era somente espaço de trabalho para vários soteropolitanos, era também pela avenida Mem de Sá, entrada da cidade, já que o aeroporto da cidade estava localizado nessa região. Na verdade era o hidroporto. Era, na península, também um dos espaços principais de diversão e lazer, pois as competições de remo ocorriam na enseada de Tanheiros. Os principais clubes náuticos competiam na enseada e existiam verdadeiras torcidas por esse ou por aquele clube.

Na sugestão do plano apresentado por Américo Simas, a condição de transformação da cidade obedecia à lógica da máquina, assim como, Le Corbusier, na década de vinte do século XX, já havia preconizado em suas obras *Por uma Arquitetura e Urbanismo* a força do maquinismo na mudança da cidade e da sociedade. Essa compreensão era visível para Américo Simas:

O telegrafo, as ferrovias e rodovias, as navegações marítimas e aérea, e as máquinas térmicas e elétricas, tem aumentado de tal modo à rapidez das comunicações, que a transmissão do pensamento, oral ou escrito, é feita com grande rapidez, transformando completamente o modo de agir do homem.¹²⁷

Nada diferente das afirmações de Le Corbusier sobre a influência da máquina na mudança da cidade quando declarava nos seus textos de combate e propaganda do urbanismo progressista a necessidade de se observar o quanto à máquina tinha alterado a vida urbana. Nessa utopia de mudar a cidade por meio da máquina, a casa deveria ser transformada e passaria a ser uma máquina de morar¹²⁸.

Há uma identidade entre o pensamento de Américo Simas com o de Le Corbusier quanto à questão das mudanças que as máquinas produziram na cidade,

¹²⁶SIMAS, Américo Furtado de. op. cit. p. 119.

¹²⁷ SIMAS, Américo Furtado de. op. cit. p. 119

¹²⁸ LE CORBUSIER. *Por uma Arquitetura*. p. 9

principalmente o automóvel, daí a criação de um sistema viário para dar condições a esse novo agente.

Américo Simas apresenta, então, o seu plano viário para possibilitar a cidade se acomodar ao automóvel. Define a cidade sendo cortada com três grandes artérias na cidade Alta, a primeira que já estava construída era a avenida Sete, a segunda era a Independência e a terceira avenida era a de Itapoan. Completavam esse sistema de circulação na cidade, três outras artérias na cidade Baixa. O sistema seria completado com a ligação de elevadores entre as cidades Alta e Baixa e os planos inclinados¹²⁹.

... e a avenida do Porto (França) com 36 metros, ligarão a Porto à estação da Leste, Aeroporto, estradas de rodagem para o interior e subúrbios, e bairros de Itapagipe, com auto-ônibus da mesma capacidade dos tramwys. Teremos assim 6 linhas capazes de transportar mais de 100.000 passageiros por hora, que serão suficientes. Pelo que acabamos de dizer, projetamos 6 artérias que partam da parte central e se dirijam para os arrabaldes, sendo 3 da cidade Alta e 3 da Baixa¹³⁰.

O pensamento de Américo Simas era no sentido de intensificar a interligação entre a cidade Baixa e Alta, proporcionando mais facilidade para a existência pacífica entre ônibus, automóveis e bondes. Nesse sentido, ao projetar o sistema viário da cidade Baixa interligada com a cidade Alta, o concebeu de forma circular, tendo o seguinte itinerário: Porto da Barra haveria uma rua pela encosta até o Largo Dois de Julho (Campo Grande), seguia-se para a praça da Piedade, até a avenida Joana Angélica e daí chegava à ladeira Fonte das Pedras e a Fonte Nova e ganhava a rua Dr. Seabra (Baixa dos Sapateiros), chegava ao túnel e daí rumava para o Porto.

a que se dirige para Itapagipe pela costa e o prolongamento da Avenida de França, até aeroporto, que também está figurado, e a leva a Barra, começando esta na rua pela encosta, partindo do Largo da Conceição ao Largo Dois de Julho, estão indicadas no projeto, bem como a Avenida de Itapagipe; um túnel da Praça Deodoro à Rua Dr. Seabra, nas proximidades da Baixa dos Sapateiros, permitira diminuir a solução de continuidade existente entre a parte Baixa e a Alta da Cidade. Este túnel, com cerca de 14 metros de largura, 4 pistas para veículos, 2 para bondes e dois para automóveis, e passeios de 1 metro, 50 centímetros, terá aproximadamente 200 metros em subterrâneo e mais 150 metros a céu aberto.¹³¹

As sugestões de Américo Simas estavam materializadas na importância dos transportes e da rápida circulação e, sem eles, a cidade não poderia se desenvolver. E conclamou os soteropolitanos e baianos a lutar por uma cidade higiênica com ruas

¹²⁹SIMAS, Américo Furtado de. op. cit. p. 120

¹³⁰ Idem. ibidem.

¹³¹ Idem. p. 121

largas e grandes parques para que os futuros habitantes da cidade sejam “*mais fortes, inteligentes, morais e artistas*”¹³².

O pensamento dos urbanistas de 1935 estabeleceu uma concepção hegemônica do urbanismo progressista que defendia a organização e o planejamento da cidade para a máquina, prevendo uma cidade funcional que deveria estabelecer áreas de trabalho, moradia e lazer. Essas áreas seriam interligadas através da comunicação de uma área com a outra e, tal comunicação seria feita por meio das máquinas principalmente pelo automóvel. Dessa forma, a organização da cidade obedeceria ao princípio do propagado zoneamento, sendo o possível em função do automóvel e outras máquinas que fizessem as pessoas circularem de uma zona para a outra.

O momento era propício para necessário fazer o cotejo dessa concepção modernizadora progressista expressa na I Semana de Urbanismo, com outros intelectuais e mesmo por diferentes veículos de comunicação da cidade do Salvador. É importante a compreensão desses sujeitos sociais diante de um debate que estava estabelecido no sentido de modificar Salvador para abrigar a novidade das máquinas automotivas.

Esse foi o caso de Octavio Torres, que em sessão do Rotary Club em 12 de setembro de 1935, procurou apresentar as suas sugestões para a Comissão do Plano da Cidade do Salvador. No artigo, apresentado à Revista do Rotary Club, Octávio Torres procurava influenciar os participantes da Comissão do Plano da Cidade do Salvador tendo em vista que o Rotary Club era integrante da Comissão do Plano urbanístico de Salvador, ao lado do Estado, da Prefeitura, da Associação Comercial, da Associação dos Engenheiros Civis, e da Companhia de Energia Elétrica da Bahia e da Sociedade Amigos de Alberto Torres.

Octávio Torres inicia as suas sugestões para a organização da cidade pelo sistema viário de Salvador. Sugestão que da uma idéia de como o transporte automotivo passou a ser um símbolo de modernidade da cidade e ao mesmo tempo como as vias urbanas eram percebidas como deficientes para os automóveis.

...devemos lembrar que sendo a Bahia uma cidade muito acidentada e dividida em dois planos cidade alta e baixa, uma das sugestões que veio a mente, em primeiro lugar é a facilidade de transporte e as múltiplas vias de comunicação entre um e outra. Temos somente, pode-se dizer entre uma rua comunicando as duas cidades, a comercial à alta, que é a ladeira da Montanha¹³³

¹³² Idem. p. 126.

¹³³ TORRES, Octávio. “*Turismo e Urbanismo*”. p. 119

Na compreensão urbanística de Octávio Torres, as ruas e avenidas eram o núcleo da transformação da cidade. E cabe a indagação; por que a primeira preocupação foi o transporte e as vias de comunicação para os automóveis e auto-ônibus? Não haveria outras questões que afetassem o grau de urbanização da cidade da Bahia como o lixo? O serviço de água e esgoto? A moradia? A higiene? No entanto, a primeira lembrança do rotariano foi às vias e o transporte automotivo.

Podemos supor que outros intelectuais da cidade fora dos meios técnicos da engenharia e da arquitetura também estavam embebidos com a modernidade do automóvel e a necessidade de preparação da cidade para essa máquina que mudava a largura das vias e a aumentava velocidade dos acontecimentos.

No artigo com o título sugestivo de “Turismo e Urbanismo”, Octávio Torres propõe que houvesse uma via de ligação sobre a ladeira da Montanha criando uma espécie de elevador entre as ruas da Misericórdia até a dos Aflitos e, ao mesmo tempo, chamava a atenção da Prefeitura para impedir a construção de favelas ou mocambos.

A Prefeitura não deve permitir a construção de favelas, cortiços, avenidas (antigos becos) nas pontes baixas e nas altas, como se vê ao longo da rua Dr. Seabra, Cônego Pereira, Fonte das Pedras, Caminhos do Rio Vermelho de Cima e de Baixo e muito outros pontos aprazíveis da cidade, que se tornaram insalubres e nos quais à Saúde Pública dificilmente pode empregar medidas sanitárias – ruas sem calçamento, sem esgoto, sem água, sem cousa alguma enfim¹³⁴

O sanitarismo característico da Primeira República cedeu lugar ao urbanismo progressista com base na expansão das vias e artérias para as máquinas automotivas. A queixa do rotariano à Prefeitura para que não permitisse as favelas tem também como preocupação o desenrolar do trânsito da cidade. Outra sugestão de Octavio Torres para favorecer os meios de transporte automotivos era a sua defesa em desapropriar vários quintais da cidade para nascer uma grande avenida ligando a Rua da Independência ao Largo da Catedral:

Prolongar a rua da Independência, que é bastante larga, até o lado da Catedral, em frente ao Centro Telefônico. Ficará uma grande avenida em frente ao Plano Inclinado, resolvendo a questão de trânsito para veículos, bondes principalmente.¹³⁵

Uma outra sugestão apresentada por Octávio Torres para mudar o sistema viário da cidade tem como objetivo primeiro garantir a circulação para os automóveis, quando

¹³⁴ Idem. p. 120

¹³⁵ Idem, ibidem.

sugere a intervenção na Ladeira da Misericórdia, transferindo uma via que era dos pedestres para o carro:

Remodelar a Ladeira da Misericórdia, *transito dos pobres*, alargando-os da base da muralha da Sé até o extremo da muralha da Montanha, na parte de cima, partindo do Garapa, no Comércio, dando acesso à rua do Tijolo, à Praça do Palácio, entre a Imprensa Oficial e o Elevador, à rua Chile pelo Pau da Bandeira, e se possível indo até o Largo do Teatro, pelo lado da Secretária de Agricultura. Seria um projeto grandioso, modificando o aspecto da cidade, na parte fronteira ao mar tão desprezada. Realizado esse projeto os automóveis subiram pela Montanha e desceriam pela Misericórdia, sendo aproveitada a parte superior da muralha da Montanha¹³⁶

O artigo de Octavio Torres é muito rico na compreensão da modificação da cidade do Salvador como também na descrição de diversas ruas e casas formadas por amplos quintais que deveriam cedê-los para a formação das vias públicas. Sugere, ainda, a canalização das valas e o aproveitamento de alguns dos lagos para melhorar o paisagismo da cidade, porém tudo isso tinha o objetivo maior facilitar “*enormemente as comunicações com caminhos macadamizados para automóveis de um e outro lado*”¹³⁷.

Além de Torres, outros intelectuais da cidade se manifestaram favoráveis à remodelação de Salvador tendo com fio condutor a máquina do carro. Esse era o caso dos jornais que ora criticavam o poder público, ora apoiavam ou mesmo incentivavam a atuar no sentido de rasgar ruas e avenidas, demolir casas e mocambos a fim de possibilitar a passagem das vias ao automóvel.

Nas pesquisas, realizadas nos jornais, Imparcial, Diário de Notícias e A Tarde, percebemos de uma forma ou de outra a defesa da ação do urbanismo progressista ou da máquina. A grita da imprensa era na exigência de que se estabelecesse um plano urbanístico da cidade e que esse plano tivesse uma concepção integral da cidade de maneira a garantir a modernização da cidade da Bahia. Os jornais, independente do estilo das matérias jornalísticas se crônicas, ou colunas, ou artigos assinados ou editoriais, defendiam a necessidade de modernizar Salvador para a máquina.

Por exemplo, o jornal Imparcial, em 11 de fevereiro de 1936, em editorial com o título “Um Problema Baiano”, fez os seguintes comentários sobre a Comissão do Plano da Cidade do Salvador e também sobre o grau de urbanização da cidade.

Há tempos andou de boca em boca a notícia de ter sido organizada uma Comissão destinada a estudar um plano urbanística da cidade, plano esse que o governo converteria em lei, para ser executada em vários exercícios, de maneira a haver garantia de continuidade na

¹³⁶ Idem. p. 120-21. Grifo de Octávio Torres.

¹³⁷ Idem. p. 122.

execução. Era, mais ou menos, isso que se dizia. Diante, porém, do silêncio que se seguiu aos trabalhos iniciais da Comissão, ninguém sabe se a idéia do plano urbanista morreu no nascedouro ou si o plano, porventura existente, está aguardando oportunidade para ser dado a execução¹³⁸

O jornal Imparcial que deu publicidade ao evento da I Semana de Urbanismo em outubro de 1935, agora desconfiava da celeridade da ação da Comissão e acreditava que o plano cairia no esquecimento. Ainda que ressaltasse a importância do planejamento urbanístico e comparava Salvador com outras cidades brasileiras, principalmente do sul do país que tinham seus planos de longa maturação e racionalização do crescimento da cidade ao longo do tempo. O jornal condenava os planos urbanísticos parciais de melhoramentos de certos distritos ou bairros da cidade que não guardavam harmonia entre si.

Todas as cidades, novas e velhas, pequenas ou grandes, dispendo de administração esclarecidas e operosas, possuem o seu plano geral de urbanismo e a ela recorrem toda a vez que são votados créditos para a execução de obras. São Paulo tem o seu plano geral de urbanismo. Belo Horizonte e o Rio de Janeiro, também. Creemos que outras cidades brasileiras igualmente possuem os seus, principalmente as cidades do sul. Mas, a capital baiana continua entregue ao capricho anárquico dos melhoramentos urbanos sem relação uns com os outros.¹³⁹

Para o Imparcial havia o risco de que a cidade não fosse pensada a partir de um plano urbanístico, pois a cidade é *“pitoresca. Tem as suas tradições. Já tem uma fachada moderna. É quanto basta”*¹⁴⁰. Certamente, o Imparcial se referia ao distrito da Sé e ao bairro Comercial que era uma espécie de cartão de visita da cidade, principalmente com o re-inaugurado Elevador Lacerda interligando essas duas áreas modernas.

Outro jornal que se manifestava bastante sobre o urbanismo da cidade e exigia a racionalidade do plano urbanístico para Salvador era o jornal A Tarde, jornal que investiu na cosmética urbana com a construção do prédio em plena Praça Castro Alves. Em uma das suas muitas matérias jornalísticas sobre a cidade, um repórter percorreu Salvador colhendo as impressões anti-urbanas da cidade da Bahia. Vejamos essa matéria de janeiro de 1937, pouco mais de um ano da I Semana de Urbanismo de 1935.

Vivemos ainda em uma cidade que está longe de merecer os foros de civilizada. Há pequeninas coisas, que pela força do hábito quase não

¹³⁸ Jornal Imparcial. Editorial. “Um Problema Baiano”. Salvador 11 de fevereiro de 1937

¹³⁹ Idem.

¹⁴⁰ Idem.

notamos, depõem contra o nosso adiantamento. É andar pelas ruas da cidade. E procurar ver aquilo que os poderes públicos, somente eles, não querem ver. Foi isso que o repórter viu, num dia em que andou em observação pela cidade.¹⁴¹

Depois de fazer essas observações, o repórter observa que “*viajar em bondes, em certos bondes não é coisa agradável. Principalmente quando chove. Do telhado a chuva pinga irritantemente sobre os passageiros. Os bancos estão molhados. E os condutores não têm com que os enxugar*”. As queixas do repórter eram longas, porém entre essas queixas destacava-se o comportamento cultural da população da cidade em manter as suas tradições de cidade colonial como a dos carregadores:

Há uma postura municipal que proíbe carregadores de volumes, transitarem pelos passeios. Em vez de proíbe, devíamos ter dito proíba. Porque o costume permanece e vai ficando...Sacos, cestos, animais, tudo isso é levado nas cabeças dos carregadores, pelos passeios da Avenida Sete, em seus diversos trechos. E os pobres passantes, que se façam “de circo”, no desejo de fugirem aos encontrões¹⁴²

O jornal A Tarde também se queixava, nessa matéria, do hábito das lavadeiras tomarem ruas para estender as suas roupas, fazendo delas verdadeiros coradouros e destacava que na Barra “*isso é um hábito firmado*”. Além de reclamar da falta de urbanização da cidade, informava a mentalidade não moderna dos habitantes da cidade da Bahia. A cultura da cidade estava longe dos padrões que os urbanistas desejavam para a sociabilidade urbana.

Outro caso, de ação da imprensa da época, discutindo a urbanização de Salvador é o protesto do Jornal Diário de Notícias, em 1941, que, em editorial, fazia uma leitura da necessidade das “Remodelações Urbanas” em Salvador. O jornal se referia principalmente à iniciativa do governo do Estado em urbanizar dois locais do distrito de Santo Antônio Além do Carmo. Dizia o editorial: “*Esta cidade é tão velha quanto torta, difícil de ser melhorada nas suas linhas urbanas, de expressão teratológica subordinada a todos os inconvenientes de uma ortopedia profunda*”.¹⁴³

A velhice da cidade e os caminhos das vacas ou das mulas, como dizia Le Corbusier, era o impedimento real para garantir a entrada da cidade na modernidade das máquinas, daí o imperativo de uma “ortopedia profunda”, ou uma cirurgia urbana que

¹⁴¹ A Tarde. Janeiro de 1937. “Aspecto da Vida Urbana”.

¹⁴² Idem.

¹⁴³ Jornal Diário de Notícias. Editorial. “Remodelações Urbanas”. Julho de 1941.

alterasse os traçados curvos das vias de comunicação e garantisse uma cidade linear para a passagem tranqüila dos carros automotivos.

Le Corbusier detestava a curva, a encruzilhada, o atalho no espaço urbano e pregava na sua visão urbanística as vias públicas largas, retas e planas chegando a afirmar que *“o homem, funcionalmente, pratica a ordem, que seus atos e seus pensamento são regidos pela linha reta e pelo ângulo reto; que a reta lhe é um meio instintivo e é para seu pensamento um objetivo elevado”*¹⁴⁴. A tortuosidade colonial da cidade do Salvador, as subidas e descidas, as ruas muito estreitas eram de grande sofrimento para o urbanismo progressista e também para os meios de comunicação da cidade que desejava ver uma outra cidade livre das fortalezas dos tempos coloniais. Os condutores de automóveis e de auto-ônibus também desejavam ruas largas e calçadas para melhor garantir o trânsito.

O protesto do Diário de Notícias não acabava aí e continuava a clamar para uma ação mais racional e planejada para livrar a cidade das suas deformações urbanas.

Não será num período administrativo que se há de corrigir, concertar e modernizar a velha cidade que viu pisar seu solo o primeiro homem civilizado; não será com um programa mínimo financeiro que esta cidade se remodelará, de modo a rasgar passagem para o arejamento de seus pulmões, de jeito a permitir que uma perspectiva de estética urbana no sentido se acentue; não será também com diversidade de opiniões e vontades dos administradores que se sucedem a cada passo, que se há de organizar e executar um plano urbanístico para uma cidade que nasceu com o Brasil.¹⁴⁵

Ainda no mesmo editorial, o Diário de Notícias apresenta as dificuldades para a “remodelação” de Salvador. Tudo conspirava contra o transformismo da cidade de colonial e arcaica para uma cidade moderna para os automóveis. Primeiro, o tempo não tinha um projeto de longa maturação para levar Salvador a uma condição de cidade moderna. Os prefeitos, governadores e interventores desejavam, em um passe de mágica, a rápida transformação da cidade sem observar a racionalidade do planejamento de longo prazo.

Segundo, os recursos para a tão sonhada mudança de Salvador eram escassos e não comportavam grandes desapropriações e obras de melhoramentos, o que dificultaria em muito a rápida passagem para a tão sonhada cidade ideal. E, finalmente, o terceiro ponto, a ausência de uma unidade ideológica quanto a urgência de transformação da cidade de Thomé de Souza.

¹⁴⁴ LE CORBUSIER. *Urbanismo*. p 19.

¹⁴⁵ Jornal Diário de Notícias. Editorial. “Remodelações Urbanas”. Julho de 1941.

O Diário de Noticiais procurava evidenciar a completa falta de técnica nas obras e falta de previsão para o que foi construído e remodelado na cidade, quando dizia que não havia “*orientação técnica aplicada às realizações construtoras*”. E, para exemplificar os seus argumentos, mostrava as localidades da cidade que não conheciam qualquer planejamento urbano e que se expandiam de acordo com o desejo dos moradores.

A Estrada da Liberdade, por exemplo, é uma prova de quanto se descuidou o governo prefeitoral de todos os tempos, consentido que às milhares de casas ali fincadas não tivessem alinhamento e não tenham até hoje, nem água e nem esgoto, por consequência nenhuma higiene. Em idênticas condições também estão vários bairros como Caminho de Areia, Chame-Chame, Dique, Vila América, Jacaré de Baixo e muitos outros, completamente abandonados pelo órgão encarregado de zelar pela estética urbana e pela higienização urbanas. Mas não é para causar admiração que assim fiquem e continuem essas “cidades mocambos”, de casinhas modestíssimas de taipa e chão batido, sem qualquer sinal de conforto e uma ausência total de meios higiênicos..¹⁴⁶

Seis anos depois da I Semana de Urbanismo, a imprensa escrita continuava a reclamar dos poderes públicos em razão da sua indolência em transformar a cidade. Havia, no período, um desejo dos intelectuais e dos órgãos de imprensa, o vivo desejo dessa urgente transformação.

Dado esse panorama do pensamento da I Semana de Urbanismo e sua interligação com o pensamento urbanístico do período, temos condições de, no próximo capítulo, para apresentar como esses discursos se materializaram na organização da cidade e na vida dos habitantes. O aguaceiro da modernidade não se limitou ao planejamento urbano e aos debates da circulação da urbe, ainda que tenha nele o seu principal agente discursivo e modificador das condutas sociais na cidade da Bahia.

¹⁴⁶ Idem.

III

A Cidade do Salvador e a modernidade da máquina (1935-1945)

“Uma grande época começa.
Um espírito novo existe.
Existe uma multidão de obras de espírito novo;
são encontradas particularmente na produção industrial.
Os hábitos sufocam a arquitetura. Os estilos são uma mentira.
O estilo é uma unidade de princípios que anima todas as obras de uma época e que
resulta de um estado de espírito caracterizado.
Nossa época fixa cada dia seu estilo.
Nossos olhos, infelizmente, não sabem discerni-lo ainda.”¹⁴⁷

Com o golpe militar com apoio dos civis que constituiu a República em 1889 e derrubou a monarquia de Pedro II, a cidade passou a ser o centro da organização política brasileira, não de forma imediata e sem conflitos. A mudança do regime político deslocou o centro do poder do mundo rural para o espaço urbano, pela própria especificidade do regime republicano brasileiro. Ao mesmo tempo, os quadros que se constituíram, ao longo da primeira República, tiveram que manipular novos instrumentos para manter e organizar os seus interesses.

Entre esses instrumentos podemos citar: a educação formal, a sociabilidade, o domínio da oratória, da escrita, as disputas jornalísticas e o refinamento social, que eram mais acessíveis na cidade. A própria cidade se modificou, ao longo da Primeira República (1889-1930), por vários motivos, principalmente pelo impacto da máquina e todo o seu desdobramento técnico. As cidades não eram mais as mesmas, após o convívio com as fábricas, os telefones, o telégrafo, as embarcações e transatlânticos, os bondes elétricos e os automóveis.

A velocidade com que os seus habitantes passaram a se locomover dentro da mesma em função do desenvolvimento do sistema de transporte urbano motorizado e a velocidade das informações pelos jornais, revistas, almanaques modificavam as atitudes e os comportamentos sociais. A máquina também modificou a sociabilidade no meio urbano. Primeiro, facilitando os contatos sociais e depois ampliando a mudança de certos costumes no vestuário e na habitação. Foram aspectos da modificação da cidade e também dos instrumentos de poder. Por tudo isso, a cidade passou a ser um espaço privilegiado das mudanças sociais, econômicas, políticas, culturais e arquitetônicas.

¹⁴⁷ LE CORBUSIER. *Por uma Arquitetura*. p. 57.

Para Le Corbusier, a cidade moderna incorporou a nova técnica com base na máquina, que possibilitou a conquista da altura e a solução de vários problemas urbanos como o sol, vegetação e a separação do pedestre do automóvel e, finalmente, o prolongamento do lar.¹⁴⁸

O objetivo desse capítulo é apresentar e discutir como a cidade da Bahia foi modificada com a modernidade da máquina e ao mesmo tempo como esse maquinário da energia elétrica ao automóvel, criou várias imagens que foram construindo a cidade e, por isso mesmo, tornou-se um forte agente modificador da ordem social brasileira.

Pretendemos, também, analisar como a cidade foi impactada por essas mudanças advindas da modernidade da máquina. Sendo uma sociedade desigual em todos os planos (social, econômico, político, religioso, cultural e intelectual), essas mudanças tiveram níveis distintos de impacto na sociedade e variação ao longo da República. Antes, porém, de nos dedicarmos com mais afinco a essa tarefa de esquadrihar a estrutura da Soterópolis, é importante estabelecer alguns aspectos sobre Salvador na Primeira República (1889-1930).

Para guiar nossa investigação, começaremos com uma catástrofe que ocorreu na cidade ao alvorecer da República na Bahia, que foi o incêndio do Taboão, que pode revelar muito bem o que era a estrutura urbana da cidade herdeira do Império.

No dia 4 de março de 1890, nas primeiras horas da manhã, uma antiga rua, antes freguesia da cidade do Salvador pegou fogo. Era a rua do Passo. Havia um alvoroço nas imediações acompanhado de um corre-corre, combinado com um forte cheiro de pólvora. Vários prédios ardiam em chamas e vários dias foram necessários para debelar o incêndio.

Esse incêndio que abalou profundamente a população da cidade, no início da República, e pôde evidenciar como a falta de instrumentos urbanos como Corpo de Bombeiros, Instituto Médico Legal, hidrantes, água em abundância e zoneamento urbano impediam que as autoridades públicas atuassem na cidade do Salvador. O incêndio demonstra que a cidade foi salva pela ação dos seus moradores, pois o poder público praticamente não existia enquanto organização material na cidade.

O intendente Luiz Tarquínio e o Governador Manoel Vitorino se limitaram a arrebatar trabalhadores para debelar o fogo, realizar as escavações e as demolições necessárias. Em um segundo momento, a ação dos principais agentes do poder público

¹⁴⁸ LE CORBUSIER. Planejamento urbano. p. 31

foi organizar os funerais e pedir esmolas com os bandos precatórios para o auxílio das vítimas.

Em 1890, 48 pessoas morreram devido ao incêndio, às explosões e aos desmoronamentos. Como também onze prédios foram arrasados e nove parcialmente destruídos. O incêndio do Taboão revela uma cidade completamente indefesa às catástrofes naturais e humanas. Não havia estrutura física para fazer frente ao drama humano e social causado pelos incêndios, pelas chuvas, pelos alagamentos e outras catástrofes naturais. Cabe a pergunta: onde estava o Corpo de Bombeiros? O Instituto Médico Legal para identificação dos mortos? Um plano de zoneamento da cidade entre áreas comerciais e residenciais? Os hospitais públicos e enfermarias destinadas aos feridos? A descrição da tragédia não apresenta esses elementos que são serviços próprios da cidade.

Essa cidade anterior à República pode ser conceituada como uma cidade pré-moderna e liberal de acordo com a teorização de Leonardo Benévolo, apresentaria as seguintes características:

Na primeira fase de desenvolvimento da cidade industrial, a teoria e a prática política acham-se empenhadas na polêmica contra os instrumentos de gestão da cidade pré-industrial; estes, da mesma forma que os outros regulamentos do ancien regime no campo econômico – poderia desenvolver-se segundo leis do mercado, sem uma intervenção reguladora da autoridade pública¹⁴⁹.

Ainda seguindo a análise de Benévolo, *“ao interpretar esta tendência, leva-se em consideração que o “livre mercado” constitui a condição requerida pelo capital para desvincular-se da anterior hierarquia social e estabelecer-lhe uma nova. Entender as leis do mercado ao ambiente social não significa, portanto, realizar um ambiente livre e acessível igualmente a todas as classes: significa, pelo contrário, admitir o capital imobiliário ao regime de concorrência que o capital empresarial reclama para desenvolver-se”*¹⁵⁰.

Sabemos o quanto é difícil, na análise histórica, transpor modelos que foram construídos para determinada realidade e dentro de uma certa compreensão temporal. Porém muitas das características apresentadas estão presentes na cidade do Salvador ainda que Salvador não fosse uma cidade industrial no final do século XIX, e muito

¹⁴⁹ BENÉVOLO, Leonardo. *A Cidade e o Arquiteto*. p. 33

¹⁵⁰Idem, *ibidem*.

menos na primeira metade do século XX. Por isso mesmo não possuía uma massa operária que disputava com o capital a redução da sua exploração econômica e social.

No entanto, o modelo de Benévolo é bastante útil para a análise de Salvador, oriunda do Império, no que diz respeito a uma cidade dominada pelo capital mercantil/imobiliário e “organizada” pelo livre mercado. Ao mesmo tempo, a cidade do Salvador, no século XIX e na primeira metade do século XX, convivia com uma realidade advinda da escravidão, que dava contornos não urbanos às cidades brasileiras. Salvador não escapava dessa dificuldade.

O incêndio do Taboão, em 4 de março de 1890, revelava uma cidade que não fazia pouca ou nenhuma distinção dos espaços. Podemos até dizer que não há especialização espacial na cidade. Dessa forma, onde se trabalha, se vive e também se definem, suas relações sociais. Nessa cidade aglomerada, não havia ou existia pouco espaço de sociabilidade. Foi, mais adiante com a República, que as áreas de sociabilidade foram constituindo uma ação do poder público para dinamizar essa sociabilidade urbana, como: as praças para passeios e encontros, os belvederes, os passeios públicos, os serviços públicos de água e esgoto. Foram sendo definidos, ainda que de forma incipiente, a iluminação pública, o zoneamento urbano, a organização da coleta de lixo. Enfim uma série de serviços que levavam em conta a nova realidade da cidade. É importante ressaltar que desde a segunda metade do século XIX, Salvador, então importante província do Império, foi constituindo os serviços públicos como pena d’água, de transporte e de embelezamento da cidade.¹⁵¹

No início da República, na cidade da Bahia, a grande tragédia revela quanto o cotidiano do soteropolitano estava distante das “normas” purificadoras. E a comuna mantinha a sua organização urbana ligada a um sistema econômico, no qual a relação com a economia capitalista não criava mecanismos que incentivasse a necessidade de purificação ou de modernização dos bens urbanos. O incêndio revela o quanto:

o poder público dependia dos particulares. Foram esses que mandaram para o local 435 operários, inclusive 38 marinheiros e remadores do arsenal da marinha. Também foram os particulares que mandaram 64 carroças que se dividiam entre o alto do Taboão e o Caminho Novo¹⁵².

Essa catástrofe evidencia o caráter antigo ou colonial da cidade, na medida em que não havia serviços públicos típicos da cultura urbana, como exemplo: corpo de bombeiros, transporte para socorro rápido, água em disponibilidade. O incêndio também

¹⁵¹ SAMPAIO, Consuelo Novais. *Salvador 50 de Urbanização*. p 108-26.

¹⁵² UZÊDA, Jorge Almeida. “A cidade diante da tragédia”. p. 205.

revela uma cidade sem zoneamento e com pouca legibilidade entre os elementos da cidade que segundo, Kevin Lynch, definem-se, esses marcadores urbanos, pelas: vias, marcos, limites, pontos nodais e bairros¹⁵³.

O incêndio do Taboão, em 1890, chama atenção para uma cidade aglomerada, com grande ausência de poder público para fazer valer o seu interesse e da coletividade. Essa ausência do poder público, ao criar espaços de sociabilidade, dificultava a vida coletiva e o melhor desenvolvimento da vida urbana.

Assim, no início da República brasileira, na cidade do Salvador, a estrutura urbana era de uma concepção pré-moderna, como já conceituamos. Salvador, recém saída da escravidão e dominada pelo capital mercantil, era um empecilho ao desenvolvimento urbano, caso mantivesse a sua concepção liberal de ausência de intervenção do poder público na organização do espaço coletivo. Foi dessa forma que a República brasileira trouxe uma nova concepção de cidade, mas isso não significa dizer que essa nova concepção não tenha enfrentado todo tipo de questionamento econômico, político e cultural.

No primeiro momento, tenta-se livrar da cidade antiga e criar uma cidade moderna. Essa foi a proposta da constituição estadual de 1891. O governador Rodrigues Lima (1892-1896) procurou criar uma cidade nova, abandonando a cidade do Salvador que era infecta. Não era fato estranho no Brasil, já que Belo Horizonte foi uma invenção republicana em Minas Gerais, o que significa abandonar a cidade colonial de Ouro Preto, também, por razões sanitárias e, foi criada a planejada cidade de Belo Horizonte, em 1897.

No caso da Bahia, não se chegou a essa radicalidade de mudança da capital do Estado, ainda que fosse um dispositivo legal constitucional. Porém cabe a pergunta: por que a capital não foi transferida? O projeto de inserção da Bahia, na modernidade, teve no seu primeiro momento, o desejo de abandonar a antiga capital do Estado. Em um segundo momento, a cidade do Salvador viveu esse conflito de viver a sua cotidianidade de cidade antiga e, ao mesmo tempo, abraçar a modernidade e as modernizações advindas do capitalismo.

A reforma urbana “a la Haussmann” promovida pelo governo de Seabra (1912-1916), foi uma tentativa do poder público de intervenção no espaço urbano e criar uma nova imagem para a cidade do Salvador. Rasgar ruas e avenidas, como também

¹⁵³ LYNCH, Kevin. *A Imagem da Cidade*. p. 9

higienizar a habitação citadina foi uma ação no sentido de mudar a cidade sem sair do espaço original. Uma imagem de cidade européia era o desejo daqueles que tentaram a transfiguração da cidade antiga dominada por casarões, solares, fortes militares, ruas estreitas e muitas igrejas.

A aventura urbanizadora e saneadora de Seabra marcou uma imagem européia e francesa da cidade do Salvador, como já salientamos. Essa ação intensificada por Seabra, em Salvador, já era uma marca da República desde os seus primeiros governos. Em 1905, a Prefeitura do Salvador procurou organizar os serviços de água e esgoto que era um velho sonho dos higienistas da Faculdade de Medicina. Procurou, também, em anos posteriores, a urbanização do bairro Comercial e, principalmente, interferir na construção da cidade por meio do controle da edificação e das reformas.

É possível, então, transitar para um novo conceito de cidade – a pós-liberal – onde, de acordo com Benévolo, assume as seguintes características:

administração pública assegura para si um espaço que o mínimo necessário para fazer funcionar o conjunto da cidade: o exigido para rede dos percursos (estradas, praças, ferrovias, depois auto-estradas etc.) e a rede das instalações (aquedutos, esgotos, depois gás, eletricidade, telefone etc.). A propriedade imobiliária administra o resto do território, ou seja, os terrenos servidos por estas várias redes (que se chama de urbanizadas); a própria administração, se de um lado deve realizar outros serviços públicos não diretamente ligados ao uso dos terrenos privados (escolas, hospitais, prisões, quartéis, mercados etc.) deve também, de outro, comportar-se como particular em concorrência com outros, daí nasce a distinção entre serviços primários e secundário”¹⁵⁴.

A cidade da Bahia, na Primeira República (1889-1930), na Segunda (1930-1937) e no Estado Novo (1937-1945), viveu se equilibrando sobre esses modelos de cidade. Ora a imagem moderna, ora imagem antiga. Essas imagens eram definidas ora pela racionalidade da lei penal, ora pelo alargamento das ruas, ora pelo desembarque de centenas de turistas, ora pela rebeldia dos trabalhadores, jovens e estudantes ou pelo trânsito. Mas, independente da correlação das forças que disputavam o controle ou a construção da imagem da cidade. Salvador conheceu a modernidade com a máquina em todo o período da Era Vargas, no conceito de Benévolo, o poder público ao assegurar a “rede de percurso” garantia principalmente ao automóvel ser o meio de modernização da cidade. Dessa maneira, as vias de circulação passaram a ser objeto da mudança da

¹⁵⁴ BENÉVOLO, Leonardo. op. cit. p. 36.

cidade e deveriam perder o traçado das mulas e ganhar a reta e largura como ensina Le Corbusier.¹⁵⁵

4.1 A Rua para o tráfego: meio da modernidade da máquina.

Com o urbanismo progressista de Le Corbusier, a rua vai ser um instrumento de circulação, principalmente dos automóveis e de outros meios de transporte automotores. Mas nem sempre a rua foi concebida dessa maneira. Lewis Mumford descreve a luta pela rua no período da Idade Média. Nesse período da história europeia a rua era importante para amplificação e clarificação. Já com Haussmann, no século XIX, as ruas deveriam ser largas e amplas e eram constituídas para organização de uma arena, para um campo de batalha, que impedisse a formação das barricadas pelas classes populares.

Na República brasileira, Pereira Passos rasgou a avenida Rio Branco exatamente para garantir a amplificação e a boa cubagem dos ventos. Já, na cidade do Salvador, a mudança da cidade, nas décadas de trinta e quarenta, foi dada em função da combinação da rua com o trânsito. Se, na Primeira República (1889-1930), a rua era um agente de desinfecção da cidade, na Era Vargas (1930-1945), a cidade era um espaço de sociabilidade e de modernização do espaço urbano, que deveria abrigar a inovação do automóvel e dos novos meios de transporte coletivo, como o ônibus e ônibus elétrico.

A rua, na concepção do urbanismo, ao menos do urbanismo progressista de Le Corbusier é uma máquina de circular, e dessa maneira, na imagem projetada, era uma fábrica que deveria garantir, por meio de suas ferramentas a circulação. A máquina alterou a cidade e a rua e, essa implantou a velocidade na vida das pessoas, principalmente na vida urbana, seja a máquina da comunicação, da produção ou da locomoção. Assim, a rua moderna *“é um órgão novo. Urge criar tipos de ruas que sejam equipadas como é equipada uma fábrica”*

Esse brado do urbanista Le Corbusier foi em 1924, mas continuou a ecoar nos anos seguintes. A crise do capitalismo liberal, a ascensão do nazi-fascismo e a guerra no continente europeu e depois nos outros continentes criaram dificuldades para uma nova concepção de arquitetura e de um novo pensamento da cidade, levando em consideração o apogeu da máquina.

¹⁵⁵ LE CORBUSIER. Urbanismo. p. 10-11. Para Le Corbusier a máquina impõe mudanças na cidade e entre outras no traçado da rua. “ A rua curva é o caminho das mulas, a rua reta o caminho dos homens. A rua curva é o resultado da vontade arbitrária, da indolência, do relaxamento, da descontração, da animalidade. A reta é uma reação, uma ação, uma atuação, o resultado de um domínio de si. É sadio e nobre”

Em 1943, com a Carta de Atenas, a rua mais uma vez foi discutida e pensada a necessidade de sua mudança. Le Corbusier separa as ruas de velocidade dos pedestres, das ruas ou vias de velocidade mecânica que seriam próprias dos automóveis ou ônibus, enquanto, na primeira a velocidade seria de aproximadamente 4 km/h na segunda seria entre 50 a 100 km/h.¹⁵⁶ Além desse aspecto, é importante observar que havia uma teorização geral sobre a cidade, desde o C. I. A. M (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna) de 1928, da qual a Carta de Atenas foi resultado direto¹⁵⁷. Na Bahia, a teorização mais organizada sobre a rua e a cidade era herdeira da I Semana de Urbanismo de 1935, como apresentamos no segundo capítulo dessa tese.

No Brasil, a cidade, depois do movimento de 1930 e com o rápido desenvolvimento industrial em todo o país, passou a ser um centro de preocupação para o poder político. A rua, que já era prestigiada desde o início da República em 1889, com grandes obras de demolição, agora conheceu uma nova expansão com base no automóvel e auto-ônibus. Nas décadas de trinta e quarenta, os debates estão centrados na ampliação da rua para a máquina.

É bem verdade que o final da década de trinta, com boa parte do mundo em guerra, trouxe limitações às importações e dificuldades para a expansão das construções, como também do conjunto do seguimento imobiliário, tendo ainda uma sensível limitação das receitas da Prefeitura, o que dificultou a ampliação de obras para modernizar a cidade da Bahia. A guerra, além de aumentar a carestia, na cidade do Salvador, trouxe o racionamento de vários gêneros, como a carne, o pão e a gasolina que era toda importada.

Com toda a crise da década de trinta e primeira metade da década de quarenta, o poder público municipal, apoiado por governadores e interventores, decidiu intervir na cidade principalmente pela circulação. Com as prioridades traçadas pelos prefeitos José Americano da Costa (1932-1937), Durval Neves da Rocha (1938-1942) e Elísio Carvalho Lisboa (1942-1945) ficam evidente que dos seis pontos listados como prioritários para “o programa de realização”, cinco dizem respeito direto com as vias urbanas e, intimamente relacionados com o automóvel e o auto-ônibus. Ou seja, calçamento, alargamento de ruas, construção de novas artérias, melhoramento das vias de acesso aos bairros proletários, construção de novas artérias para

¹⁵⁶ LE CORBUSIER. *Princípio do Urbanismo (Carta de Atenas)*. p. 60-61.

¹⁵⁷ Idem. p. 41.

descongestionamento do tráfego e reforma de antigos jardins públicos e construção de novos jardins.

Já em 1933, a principal demolição para alargamento das ruas da cidade foi à destruição da Igreja da Sé. Essa demolição, que vinha sendo acalentada desde o final da década de dez, porém só em 1923, no segundo governo de Seabra (1920-1924), houve uma ação mais concreta por parte do governo para demolir a Sé. Porém a venda da antiga Sé pela Cúria Metropolitana à Companhia de Carris Urbano da Bahia, chegou a bom termo no ano de 1933, quando, finalmente, a compra e a demolição foram efetivadas.

Para o Prefeito da época José Americano da Costa (1932-1937), foi um exagero dos intelectuais e dos jornais a defesa contra a demolição, que, segundo ele, “*tomou proporções de um acontecimento excepcional a deliberação de demolir o velho pardieiro cognominado a Sé*”¹⁵⁸. Para o Prefeito, “*comentários de toda ordem despertaram interesse ainda do mais indiferente. Nas conversas familiares, constituía-se esse assunto o tema indispensável de desperdício de erudição e dialética em que se apraziam partidários da questão*”¹⁵⁹.

Segundo o prefeito modernizador, os contrários à demolição da centenária igreja, buscaram auxílio fora da Bahia para impedir ação demolidora o que não foi obtido com sucesso, pois a despeito:

de toda a celeuma erguida pelos padrinhos do entulho que enchia esse sítio, quiçá o melhor desta cidade, não lograram eles apoio da população, por isso que, não obstante algumas figuras de escol, apenas compunham um grupo insignificante, não podendo refletir, conseqüentemente, o pensamento geral e maior a que dobrasse, em obediência, o Poder Público, no acatamento das fórmulas democráticas a que se subordina o governo da nossa terra¹⁶⁰.

A demolição da Sé durou de agosto de 1933 a julho de 1934¹⁶¹. E um dos motivos para a destruição do “trambolho” foi, entre outro, o alargamento da rua para facilitar a circulação dos bondes e melhorar o trânsito carregado na área mais importante da cidade até então. Como lembrou o prefeito José Americano da Costa, “*o melhor desta cidade*”, pois era nesse espaço que as principais instituições do poder público estavam presentes, como a sede do governo da Bahia, o palácio Rio Branco, a Câmara Municipal e a Prefeitura, a Igreja da Misericórdia, a Imprensa Oficial, a

¹⁵⁸ Relatório do Prefeito José Americano da Costa. 1932-1935. p. 103

¹⁵⁹ Idem. p.103.

¹⁶⁰ Idem. p. 104

¹⁶¹ Idem. p. 119.

Biblioteca Pública do Estado, e o Tribunal de Justiça. Era também o local de chegada e saída dos bondes para diversos bairros da cidade e chegada e saída para aqueles que desejassem ir para a Cidade Baixa, quer seja pelo Elevador Lacerda, que havia sido reinaugurado ou pelas ladeiras da Conceição, da Montanha ou, ainda, o Taboão.

Na década de trinta, o coração da cidade era o distrito da Sé e era por ele que havia de recomeçar a modernização da cidade. Tanto assim que o prefeito Americano da Costa descreve a melhoria da Praça Municipal como algo fundamental para a imagem da cidade, pois a *“população da cidade tinha, certamente, uma palavra de censura e crítica aos administradores do Município pelo triste estado deste logradouro público”*¹⁶². A Praça Municipal era o quadrilátero do poder político da capital da Bahia, e com as suas depressões, capins e o mau calçamento era *“desagradável e depunha contra os foros de Cidade do Salvador e contra os méritos de sua gente”*¹⁶³.

No relato do Prefeito, ficava patente a sua vergonha das condições das vias e praças públicas da cidade, tanto assim que a sua justificativa para a reforma necessária era a proximidade da realização do Congresso Eucarístico *“a realizar-se nesta Capital, de sorte que cumpria que se evitasse a tantos e tantos olhos estranhos a feição comprometedora que atestava o nosso mais importante sitio urbano”*.¹⁶⁴



165

O olhar de fora sobre a cidade foi, durante o período de estudo, uma justificativa para as demolições, alargamentos de ruas e artérias, destruição dos mocambos e criação dos hábitos urbanos. Neste contexto, há um quadro, no discurso do poder público, de

¹⁶² Relatório de 1932-1935. p. 76.

¹⁶³ Idem. p.76-77

¹⁶⁴ Idem. p. 77

¹⁶⁵ Idem. p. 75

inferioridade em relação às outras cidades brasileiras. O aspecto colonial era um incômodo para o governo do Estado e prefeitos da cidade do Salvador bem como para boa parte dos profissionais liberais, comerciantes, trabalhadores e os intelectuais.

Em 1935, quando se realizou a I Semana do Urbanismo na Bahia, o doutor Jose Lourenço de A Costa, que proferiu a palestra sobre Propaganda de Urbanismo, expressou o sentimento de inferioridade, que a intelectualidade da cidade nutria em relação às outras cidades brasileiras:

há bem pouco tempo ocupávamos o primeiro lugar dentre as cidades do Brasil. O Rio nos tomou a frente. Passou-nos em seguida S. Paulo e agora Recife quer disputar-nos o terceiro lugar. Porto Alegre, Belo Horizonte, Curitiba e Santos, cidades que se desenvolvem a passos rápidos, oportunamente nos tomarão a dianteira...e o que as sombras dos nossos antepassados; daqueles que nos fizeram os primeiros na cultura; os primeiros na administração; os primeiros nas iniciativas; os primeiros na defesa da Pátria?¹⁶⁶

O governo do prefeito José Americano da Costa (1932-1937), que era engenheiro, foi marcado, como já afirmamos, pelo calçamento de ruas e paisagismo das praças. Além da demolição da Sé, em 1933, outras obras foram realizadas, na maioria das vezes para embelezar a cidade, como a Praça Cayru e o Parque do Campo Grande. Já algumas ruas mereceram calçamentos e, outras, alargamento como foi o caso da Baixa dos Sapateiros e da antiga rua da Ajuda (Tomé de Souza), focos de ação do poder municipal. Nesse período, a Praça Cayru era vista, pelo olhar do poder municipal, como: *“espetáculo vergonhoso desenvolvera nesta praça, sob os oiticeiros que a sombreavam. Abrigo e dormitório dos mendigos, centro de verdadeira vagabundagem e muitas vezes, mictório e sentina pública”*¹⁶⁷.

É importante perceber que a ação do poder público no sentido de modernizar ou embelezar a cidade afetava sobretudo os habitantes mais pobres e aqueles que não habitavam as áreas mais privilegiadas da cidade, quer desapropriando os imóveis mais modestos, chamados de mocambos, quer impedindo certos serviços para obter a sobrevivência. A urbanização era também uma ação policial que procurava criar novos costumes na cidade. A racionalidade da lei penal buscava constituir novas condutas para o habitante da comuna, visando à criação de uma cidade moderna e o ordenamento penal criava medidas coercitivas e puníveis para aquele que vagava nas vias, jogava

¹⁶⁶ COSTA, José Lourenço A. *Propaganda de Urbanismo*. p. 100.

¹⁶⁷ Relatório de 1932-1935. p. 81.

baralho ou, até mesmo, procurava uma forma de sobrevivência nas ruas com algum biscate.

Clandestinos. A Cidade vai cada vez mais, apresentando um aspecto que não a recomenda bem, deprimindo-a ao particular da vendagem de frutas, doces, amendoins e bugigangas (por determinada classe de pequenos comerciantes). A cada passo e a qualquer momento pelas esquinas de ruas movimentadas, vêem-se principalmente, mulheres, e estas, as vezes, em trapos a mercadejar em grandes tabuleiros, atravancando o trânsito, no exercício de uma prática que deveria estar inteiramente, fora de época. Por isso mesmo, desabamos para uma situação não muito decente, as visitas de forasteiros atraídos pela propaganda do turismo.¹⁶⁸

O embelezamento da Praça Cayru cumpria um duplo sentido, o estético, com novas árvores podadas e aparadas, como também um “embelezamento” social na medida que retirava os moradores da rua do espaço público. A conjugação do discurso urbanista com o aparato policial foi freqüente na intervenção do poder público entre 1935-1945.

Nesse sentido, observa-se que várias ruas passaram pelo “saneamento” policial para conter ou regular o “mercado do sexo” entre elas a rua Silva Jardim, antiga Taboão, e a do Gazometro, na Cidade Baixa, como vamos descrever e analisar no capítulo seguinte dessa tese. Porém a cidade continuava animada:.

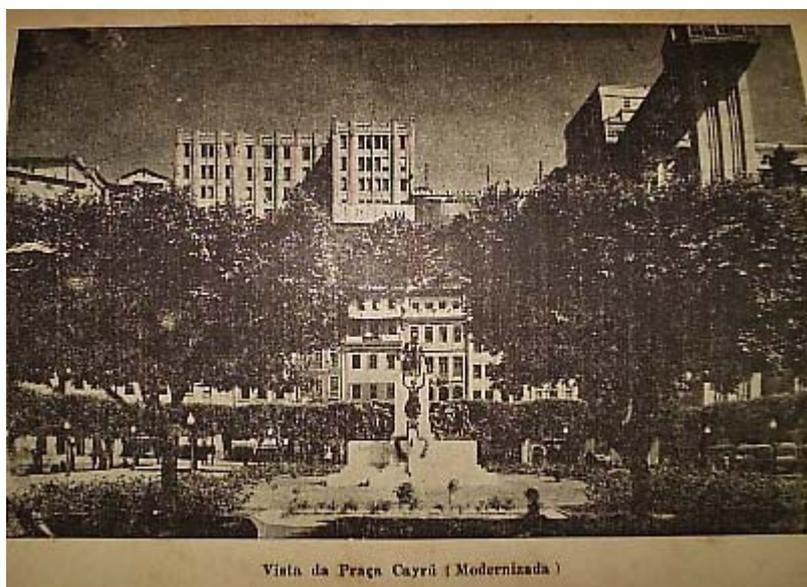
Na rua do Tijolo, no baile da negra Clélia, ali chegava às raias da alucinação e às vezes dançarinos e dançarinas desciam as escadas correndo e pulando janelas, quando surgia no meio de tudo o brilho de uma faca ou de um cano de revólver policial. O Belvedere instalou-se na Sé como um ponto de ligação entre o mangue e o centro da cidade. sempre agradável, mesmo para os que não eram farristas, mas tomavam uma cerveja , vendo a Cidade Baixa com seus bancos e casas atacadistas, a península de Itapagipe pontilhada de luzes, o porto e o mercado. No Terreiro e na rua das Laranjeiras, nos dias de sábado, há a maior concentração noturna da Bahia. Na rua das Laranjeiras, no mangue, o ambiente é tétrico. Na rua se apinham homens e mulheres que falam, gritam e xingam gesticulando. As gafeiras sórdidas se sucedem como a de Zazá.¹⁶⁹

A fotografia abaixo apresenta a Praça Cayru após a remodelação que sofreu nos anos trinta. Essa praça era de grande importância no período, pois, além da sua proximidade da Alfândega e do Mercado Modelo, era também um dos primeiros locais, que os visitantes enxergavam ao chegar no porto da Bahia. A beleza da Praça e o cuidado do poder público com esse espaço da cidade evidenciam a importância do lugar para a criação de uma imagem de cidade moderna e civilizada. Daí a luta da Prefeitura e

¹⁶⁸ Diário de Notícias. Clandestinos. Julho de 1941.

¹⁶⁹ LEAL, Geraldo Costa. *Perfis Urbanos da Bahia*. p.161

da polícia de livrar a praça Cayru dos ambulantes e vendedores populares. A Praça era local de parada dos carros de aluguel, o que dava ao local um toque de progresso e modernidade, como pode ser visto no canto direito da fotografia.



170

Como já assinalamos, no quarto capítulo, analisaremos como o aspecto da urbanização da cidade, se conjugava com a ação repressiva policial, no sentido de instituir condutas urbanas desejadas pelo poder público com o objetivo de disciplinar os habitantes da urbe. Havia uma ação política-ideológica de natureza modernizadora, no projeto do urbanismo pensado para Salvador. A cada ação de abertura e alargamento das ruas, demolição e construção de praças era também uma ação de disciplina e controle sobre os habitantes da soteropólis.

As máquinas, o embelezamento, a prostituição, a pobreza e a rivalidade entre as cidades eram agentes impulsionadores das mudanças modernistas da cidade do Salvador, porém nenhum desses agentes, superou o alargamento das vias para os automóveis. Era, para ele, que a cidade deveria ser modificada. Já vimos que o bonde quebrou tradições religiosas e mentais na cidade da Bahia, inclusive com a demolição da Sé em 1933.

O carro de passeio e o auto-ônibus, como se chamavam na época, vão reclamar os seus espaços na cidade. Esse aspecto da máquina como modificador da cidade constitui uma das nossas hipóteses sobre a absorção da cultura da modernidade na cidade do Salvador. O navio, o avião, o automóvel, os bondes, o ônibus, o cinema e a energia elétrica foram agentes modificadores da estrutura econômica, social e cultural da cidade cada um da sua forma.

¹⁷⁰ Relatório de 1932-1935. Não há numeração para as fotos no Relatório.

A cidade do Salvador ainda que tivesse uma longa tradição da indústria de tecido, não foi um espaço que sofreu o impacto da indústria moderna e da sua organização burocrática e, no campo privado, Weber chama de escritório. Dessa forma, a formação social advinda da indústria de transformação e da sua organização de trabalho, não foi um fator preponderante das mudanças na cidade de Thomé de Souza como ocorreu, por exemplo, no Rio de Janeiro, São Paulo e Santos.

Para se ter uma idéia da ausência de indústria moderna em Salvador, Milton Santos, em sua tese de doutorado de 1958, realizou estudo sobre o centro da cidade do Salvador e chegou à seguinte conclusão.

em 1955, para 514 estabelecimentos considerados industriais e fábricas em Salvador, 192 se localizam nos quarteirões centrais. Se , todavia, são considerados, estatisticamente, industriais, precisa se tornar assinalar que para a maioria, a fabricação e sobretudo artesanal. As classes de industriais e o número médio de empregados são dois elementos bem significativos do fato. Um total de 3.960 pessoas encontram-se ocupadas nessas empresas, o que dá uma média de 20, aproximadamente, para cada estabelecimento. Na realidade, somente 159 estabelecimento contavam mais de 5 operários (414 para a cidade inteira), sendo que a maior parte dos estabelecimentos empregavam entre 5 a 25 pessoas . Todavia, alguns tem, excepcionalmente, efetivo superior a 100 operários. São três dois moinhos e uma mercenária escola, Liceu de Artes e Ofício¹⁷¹

A condição de cidade não industrial tem efeitos sobre o comportamento dos habitantes. Na ausência de meios formais de produção ideológica como a escola, a fábrica se constituiu em um instrumento disciplinar, “educando” o trabalhador para viver na cidade e na vida coletiva. No caso de Salvador, a pouca presença de indústrias acarretou a não disciplina industrial. Coube, então, ao poder público, por meio de seus instrumentos a formação de uma cultural disciplinar através da lei e da coerção policial. A disciplina dos habitantes da cidade para se alcançar certa modernidade ficou a cargo quase que exclusivamente da “sociedade política” a qual se responsabiliza pela mudança da fisionomia da cidade e, dessa forma, conseguir melhor abrigar, a ação da máquina no meio urbano.

Como foi o caso, da avenida Mem de Sá, na Cidade Baixa, onde estava localizado o aeroporto, o poder público municipal tomou a iniciativa de certas melhorias como o calçamento da via. No Relatório do Prefeito Americano da Costa, a avenida Mem de Sá era destacada. Primeiro, pela existência de uma tecnologia moderna que era o hidroporto da cidade, local que desembarcavam as pessoas de projeção social e política

¹⁷¹ SANTOS, Milton. *O Centro da Cidade do Salvador*. p.90.

que chegavam ou saíam ou ainda visitavam a cidade da Bahia. Segunda a fotografia evidencia a largura da avenida quando mais ou menos, no centro da foto, há uma pessoa para dar a dimensão da largura da avenida. Assim como os automóveis são freqüentes nos Relatórios Municipais, as ruas largas e planas também são valorizadas e por isso fotografadas. “Ali, onde ocorria o desembarque de pessoas que melhor conheciam as condições das vias públicas modernas, se verificava o mais precário aspecto de uma rua, cuja freqüência era mais seleta”¹⁷².



173

Na prefeitura de José Americano da Costa (1932-1937), a rua cedeu passagem ao carro e livrou a cidade dos “congestionamentos” que tanto incomodavam ao poder público. A rua Thomé de Souza, antiga rua da Ajuda, no centro da cidade, local onde a prefeitura decidiu desapropriar três prédios para o alargamento da estreita rua, pois “já se experimentava, ali, o congestionamento e a intensa freqüentação (sic) de veículos e peões. Era, pois imperioso o alargamento do trecho para facilidade da circulação, transformando, ao mesmo a fisionomia local, porque a construção dos edifícios em projeto moderno, seria obrigatória.”¹⁷⁴.

Durante todo o período de estudo, essa artéria central esteve constantemente em obras. Até porque era uma das ruas que fazia parte do distrito da Sé, área de grande preocupação do poder municipal e estadual, por estarem ali instalados, portanto preocupados em dar um aspecto moderno e civilizado à cidade e mudar a imagem da mesma de colonial para moderna. Na fotografia abaixo, a imagem da cidade em obra era reveladora da ação progressista do Prefeito Americano da Costa. Observa-se, também, no alargamento da rua o trabalho com os trilhos dos bondes, o alinhamento dos prédios em volta da obra e a presença de transeuntes.

¹⁷² Relatório de 1932-1935. p. 76

¹⁷³ Idem.p. 77

¹⁷⁴ Idem. p. 88.



175

A fotografia será um recurso usado pelo poder público municipal para dar veracidade as suas informações na sua ação de modernizar a cidade. O prefeito Americano da Costa informa quanto à validade desse recurso novo:

Não podendo, portanto dar a notícia pormenorizada das diversos trabalhos a que me reporto, exhibe-se, à página imediata, a fotografia da planta planimetrica da cidade e na qual se observam na devida convenção, os lugares que se acusam serviços executados. Alguns apanhados fotográficos das obras, jardins e de vários aspectos desta Capital completam as informações que a respeito, poderia prestar¹⁷⁶

A fotografia seria um recurso técnico moderno para, possivelmente, dar veracidades às informações prestadas pelo Prefeito ao Governador, de que a cidade estava em obras. Para o Prefeito, bastava apresentar a fotografia de uma certa ação municipal para desobrigá-lo a de prestar informações.

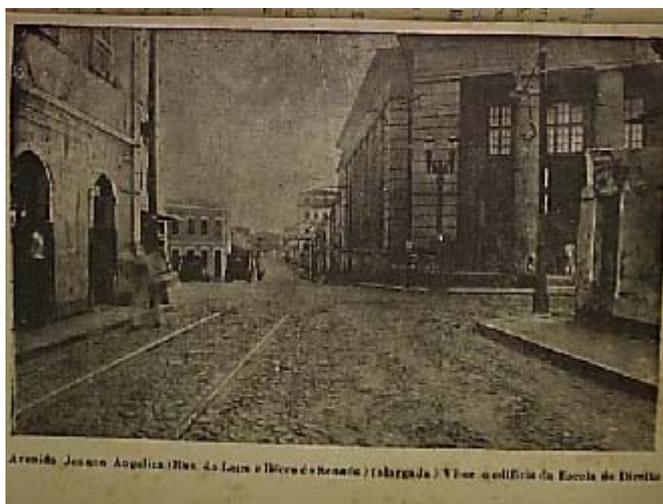
Na historiografia, a fotografia já foi concebida com a leitura fiel da realidade. Hoje se considera um testemunho como qualquer outro que tem que passar pelo crivo da crítica. Na apreciação dos testemunhos ou fontes da história a fotografia é analisada, observando que aquele que fotografa também seleciona e procura no fragmento do real evidenciar algo com a máquina fotográfica e a foto. Aliás, até mesmo por que se quis fotografar é uma apreciação que não deve passar despercebido pelo historiador. Nos Relatórios Municipais dos prefeitos: José Americano da Costa, Durval Neves da Rocha e Elisio Carvalho Lisboa, as fotos estão associadas a atos solenes e à construção ou inauguração de determinada obra pública geralmente ruas ou estradas. Nessas fotos, na maioria das vezes, a rua aparece moldurada com automóveis. A comunicação é direta, o

¹⁷⁵ Idem. p. 112

¹⁷⁶ Idem. p. 101

texto da fotografia permite, entre outras compreensões, entender-se porque a rua nova, larga e moderna foi construída pensando-se no automóvel. Já nas fotografias dos jornais, o documento foto cumpria papéis diferentes como construir a dramaticidade da cena urbana, comprovação da realidade descrita, ou apresentação dos personagens sociais e políticos para o grande público. Na maioria das fotos dos jornais, os personagens fazem pose para a matéria jornalística. A exceção era os acidentes urbanos, mesmo assim, quando há pessoas nas fotos, essas olham para a câmara.

Retornando ao sistema viário da cidade da Bahia, outra artéria que foi modificada para o automóvel e seu trânsito foi a avenida Joana Angélica e a antiga rua da Lapa e o beco do Senado, como pode ser visualizado pela fotografia abaixo.



177

A avenida Joana Angélica se constituía em uma importante artéria da cidade, pois ligava o distrito de Nazaré, que era um bairro de formação urbana recente que se expandia a praça da Piedade, local de grande visibilidade da cidade. A avenida Joana Angélica era onde estava localizado o importante Convento da Lapa e o não menos famoso Ginásio da Bahia, local de referência escolar para os bens nascidos.

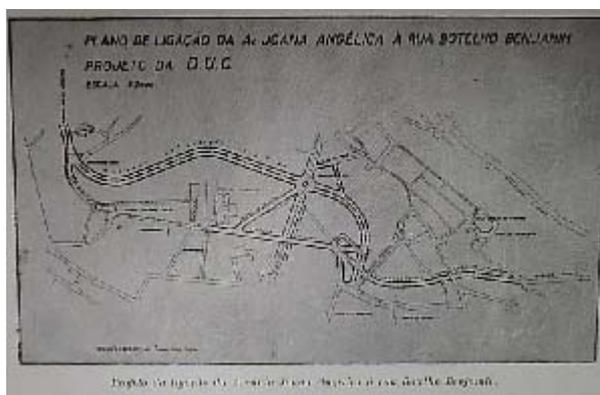
Esta avenida na parte correspondente a lateral do edifício da escola de Direito e ao antigo Beco do Senado, não comportava a circulação no seu percurso duplo, pelo estrangulamento que sofria. Todo veículo que vindo pela avenida Joana Angélica, demandavam Mercês, Campo Grande, Vitória, Barra e lugares correspondentes, teria necessariamente, obrigatoriamente, que atravessar por S. Pedro, no local do relógio, o que forçava a notável perda de tempo por desenvolver o caminho e pelo cruzamento que se operava em lugar de intenso trafego¹⁷⁸.

Para a prefeitura alargar a avenida foi preciso desapropriar vários prédios. O objetivo de tal empreitada era garantir o trânsito de veículos nos dois sentidos, o que foi

¹⁷⁷ Idem. p. 89

¹⁷⁸ Idem. p. 89. A foto também consta do Relatório.

alcançado em parte com os serviços de ligação entre Nazaré, pela avenida Joana Angélica ao Barbalho, pela rua Botelho Benjamin, antiga Água Brusca, como se pode perceber pela fotografia.



179

Essa fonte será bastante usada neste capítulo para se discutir como os elementos novos ou modernos como energia elétrica, automóveis, aviões e o aeroporto, navios, cinemas criavam uma espécie de obrigatoriedade de modernização da cidade. É importante ressaltar que a própria fotografia passou a ser um recurso técnico bastante utilizado nos jornais da época e nos relatórios do poder público municipal e estadual. A visualização da cidade pelo recurso da fotografia passou a ser uma forma do poder público materializar a sua ação reformista sobre o espaço urbano.

Já, no Estado Novo (1937-1945), a ação do poder público municipal e estadual não foi diferente no organizar a cidade para o automóvel e o trânsito. A circulação rápida era uma exigência da época. Tinha-se pressa.

Não que a cidade possuísse muitos automóveis em relação a sua população. Pelo levantamento realizado pelo Serviço Rodoviário do Estado da Bahia, em razão do 5º Congresso Nacional de Estradas e Rodagens, a cidade do Salvador possuía 780 automóveis de passeio, 305 auto-caminhões, 112 auto-ônibus e 6 ambulâncias em 1932¹⁸⁰.

Na sinopse do censo de 1940, que traz dados dos últimos anos da década de trinta foi detectado um maior crescimento do número de automóveis nos anos de 1937 a 1939 como pode ser percebido pelo quadro abaixo:

Quadro 4.

Número de automóveis no município de Salvador 1937 a 1939

¹⁷⁹Relatório de Durval Neves da Rocha. Anos 1940-1941. Nessa sessão de fotos, não há no relatório número de página.

¹⁸⁰ Serviço Rodoviário No Estado da Bahia. Salvador, Imprensa Oficial do Estado, 1933.

Ano	1937	1938	1939
Automóveis Comuns	1355	1506	1645
Auto-ônibus	112	62	70
Auto-ambulância	6	6	6
Motociclos 2 e 3 rodas	30	106	94

Fonte: IBGE. Censo de 1940.

O número de carros de carga no ano de 1937 foi de 705 caminhões, já no ano de 1938, houve um ligeiro decréscimo para 685 carros de carga e em 1939 houve uma nova redução desse tipo de carro para 680. Não temos informação sobre o porquê dessa diminuição dos carros de carga, enquanto que aumentava o número de carros de passeio ou particulares ou de praça. Como também houve uma sensível redução do número de ônibus, podemos supor que a crise internacional e, depois o quadro de guerra, na Europa, tenha sido um obstáculo à importação de caminhões e ônibus.

Nos boletins da Associação Comercial da Bahia, há extratos de importação de vários bens pelo Estado da Bahia. Entre esses bens, havia os automóveis, ainda que não tenhamos a série completa e também não podemos afirmar se esses automóveis ficaram na cidade do Salvador, é importante para se perceber a quantidade de carros importados e movimentados na cidade e como a modernidade do automóvel afetava a cultura da mesma.

Sobre a importação de automóveis, não temos a série completa, isso porque em razão do Brasil ter declarado guerra ao Eixo em agosto de 1942, a Associação Comercial da Bahia ficou proibida de fornecer os dados de importação de bens. Pelo quadro abaixo, poderemos perceber a quantidade de carros importados e de certa forma o impacto que causava na cidade.

Quadro 5

Número de carros importados por ano e origem de 1932-1942

Ano	Número de automóveis	Procedência
1932	1	Estados Unidos
1933	100	Estados Unidos 97, França 01, Inglaterra 1, S. J Terra Nova 1
1934	95	Estados Unidos
1935	86	Estados Unidos 66, Inglaterra 7, Alemanha 6, Bélgica 7.
1936	41	Estados Unidos 40 e Inglaterra 1
1937	67	Estados Unidos 65, Bélgica e Alemanha
1938	97	Estados Unidos 53, França 43, Alemanha 1
1939	62	Estados Unidos 55, França 5, Alemanha 2
1940	39	Estados Unidos 38 e Inglaterra 1
1941	24	Estados Unidos
1942	10	Estados Unidos.
Total	622	Carros

Fonte Boletins mensais da Associação Comercial da Bahia de 1932-1942. (Importação de Longo Curso)

Dos automóveis importados para a Bahia e desembarcados, na cidade do Salvador, 544 autos eram provenientes dos Estados Unidos da América, o que bem evidencia a dependência econômica brasileira dos Estados Unidos em relação a máquinas e equipamentos. O automóvel não era somente uma nova forma de locomoção mais rápida e segura, era também um símbolo de poder e prosperidade, como também de individualismo e requinte.

Esse caráter dependente do Brasil em relação aos Estados Unidos da América não era algo novo, pois, desde o início da República, foi condição determinante da economia brasileira. Em termos de porcentagem, esse número de 544 automóveis importados representam 87, 43% dos carros importados pela Bahia no espaço de dez anos. Conseqüentemente, somente 12,56% dos automóveis importados tiveram outra origem se não os Estados Unidos. Desse último universo, 49 automóveis foram importados da França; da Inglaterra, 10; da Alemanha, 10; da Bélgica, 8 e de S. J. Terra Nova, 1 carro o que totaliza 78 automóveis.

O que ocorria então para que houvesse os constantes congestionamentos em certas áreas da cidade? Algumas hipóteses podem ser apresentadas como a própria dimensão das ruas, fruto de uma cidade erguida antes do advento do automóvel e do transporte coletivo como bondes e ônibus. Outra hipótese, combinada com a primeira, era a ausência de áreas livres para o estacionamento dos automóveis, além do que havia uma concorrência do automóvel com outros meios de transportes como os bondes, as carroças, os cavalos e as bicicletas e, essa concorrência entre novas formas de transportes e antigas formas determinou um elevado número de atropelos na cidade, os quais discutiremos no quinto capítulo. E, finalmente, uma terceira hipótese que seria a própria supervalorização dos tais congestionamentos por parte do poder público. Até porque a dimensão do tempo da cidade comportava uma série de camaradagens que relativizava os rigores do tempo institucionalizado pelo relógio.

O que não se podia esperar na cidade do Salvador entre 1935 a 1945? Uma cidade que parava para o almoço, para o sono da tarde, para as conversas na porta da rua, para a vida alheia, não tinha tempo para se perder no trânsito? Essas perguntas devem ser esclarecidas no decorrer do trabalho já que a dimensão temporal requer, também, uma compreensão das mentalidades expressas no cotidiano urbano.

A prefeitura de Durval Neves da Rocha (1938-1942) ocorreu sob essa condição. Assim que já nos relatórios de 1938-1940 e no de 1940-1941, o Prefeito, estava

determinado quanto à importância da rua como agente modificador da cidade do Salvador.

Como já dissemos no nosso relatório anterior, na impossibilidade do empreendimento de obras de grande vulto, pela pequenez de verbas, não nos descuidamos, no entanto, de levar avante o programa de realização traçado e em boa hora iniciado, referente a : a) Calçamento; b) Alargamento de ruas; c) Construção de novas artérias para descongestionamento do tráfego; d) Melhoramento das vias de acesso aos bairros proletários; e) Reforma dos antigos e construção de novos jardins públicos; f) Reforma e ampliação da iluminação da cidade.¹⁸¹

Pelo exposto acima, os princípios das obras urbanas obedeciam à organização das ruas, praças e avenidas. Mesmo o serviço de iluminação era uma estratégia em benefício do automóvel. Das obras, da gestão de Durval Neves da Rocha, duas grandes ações se destacaram: a primeira a remodelação do bairro da Sé.

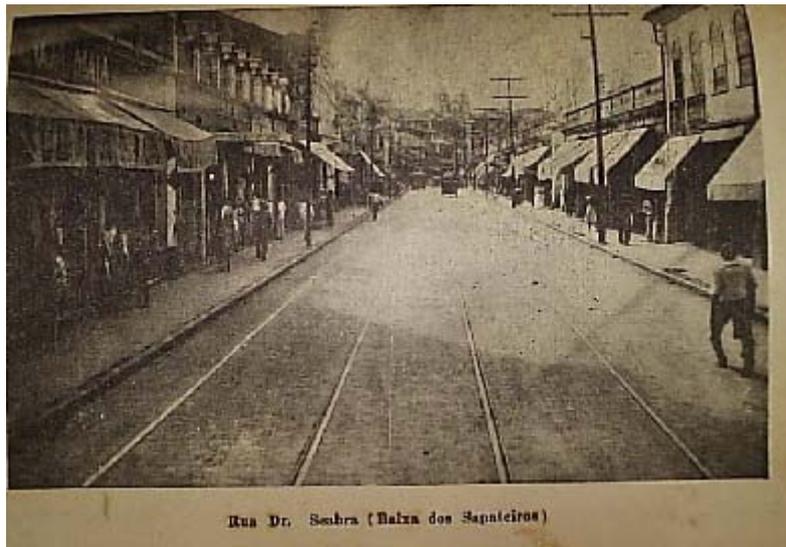
As obras que aí se realizam não tem objeto senão, dar ao bairro uma artéria mais larga que assegure as condições indispensáveis já aludidas. O trabalho considerado urgente era o alargamento das ruas Tomé de Souza, José Gonçalves e Rui Barbosa. Ultimando o projeto e conseguidos os recursos financeiros para o empreendimento, deu-se o início à obra com a desapropriação total ou parcial de velhos edifícios, na sua maioria de construção mais fraca e mal divididos. Realizou-se, para isso, entendimento com os proprietários, da qual resultou cederem eles gratuitamente a área indispensável ao alargamento, mediante isenção do imposto predial por certo número de anos, em função da área cedida e sob a condição de serem construídas novas prédios de linhas modernas. Foi um acordo que se pode considerar altamente vantajoso para a Prefeitura, tendo-se despendido, nas desapropriações de 20, desses prédios, em 1939, a importância de 158:196\$000, apenas.¹⁸²

A gestão Neves da Rocha (1938-1942) fez do bairro da Sé o epicentro demolidor e reformador da cidade do Salvador. Na Sé estava o centro político da cidade, área de convergência do trânsito como os bondes, ônibus e automóveis, além de transeuntes. A Sé era o espaço de comunicação com a elegante rua Chile, palco de encontro de intelectuais da cidade, turistas, jovens à procura de diversão e de um bom partido. Era na Sé que se encontrava a Faculdade de Medicina, o Instituto Médico Legal, a Catedral, a Igreja de São Francisco e se descia o Taboão, podendo-se ir, de um lado à cidade Baixa pelo Caminho Novo do Taboão ou descer a outra rua famosa da cidade que era a Baixa dos Sapateiros, batizada de J. J Seabra.

¹⁸¹ Relatório do Prefeito Durval Neves da Rocha de 1940-1941. p. 57

¹⁸² Estado da Bahia. Imprensa Oficial, Bahia, 1941. *Atividade da Administração Pública no Biênio 1938-1939*. Relatório apresentado ao excelentíssimo senhor Presidente Getúlio Vargas, pelo Interventor Landulfo Alves de Almeida. p. 30-31.

A rua J. J. Seabra, conhecida e imortalizada no Brasil pela música de Ary Barroso, era um centro palpitante da atividade comercial da cidade, principalmente da cidade Alta. Essa artéria, que era ponto de chegada e saída de muitos bondes, diferia das demais ruas da cidade Alta pelo seu intenso comércio e, de certa forma, concorria com o bairro Comercial, na cidade Baixa. Além do comércio varejista, a Baixa dos Sapateiros era uma via cultural com a presença dos cinemas Pax e Jandaia que gozavam de prestígio na cidade. Na foto abaixo, é possível perceber as lojas com as suas lonas abaixadas, os trilhos dos bondes e, ao fundo, a presença de automóveis.



Rua Dr. Seabra (Baixa dos Sapateiros)

183

A Sé era o encontro dos dois transportes mais modernos ligando a cidade alta à cidade baixa, no caso o Elevador Lacerda que havia sido reformado em 1930 e o Plano Inclinado Gonçalves. Para o poder público, era imperioso para a nova imagem da cidade do Salvador, dar ao bairro da Sé “*uma artéria mais larga*” e, para isso, era importante desapropriar os antigos quarteirões de forma urgente para o alargamento das ruas Thomé de Souza, José Gonçalves e Rui Barbosa. Mais uma vez, vamos recorrer à fotografia como fonte histórica, para evidenciar o desconforto que o poder público e os habitantes sentiam diante das ruas estreitas e do casario desalinhado e colonial.

¹⁸³ Relatório de José Americano da Costa. 1932-1935. Vendo-se a rua J. J. Seabra, popularmente conhecida com Baixa dos Sapateiros. Sem número de página.



184

Essa área era a que de fato, juntamente com o bairro comercial, a de melhor imagem urbana da cidade, em função dos elementos listados por Kevin Lynch, como já ressaltamos, em Salvador, foi o distrito da Sé que por mais mudanças passou ao longo da Era Vargas (1930-1945).

A seguir vamos apresentar uma seqüência de fotografias desse distrito, como amostra da modificação dessa área da cidade.



185

Na imagem acima, estão presentes as obras da Praça da Sé, local onde foi demolida a Igreja da Sé, centro da cidade da época. A imagem seguinte é a da remodelação da Praça e, nela, podemos observar, sempre, o destaque da presença do automóvel, o que acreditamos não ser por acaso.

¹⁸⁴ Relatório de Durval Neves da Rocha. 1940-1941. Nessa sessão de fotos não há no relatório número de página.

¹⁸⁵ Idem.



186

Na foto seguinte também a imagem é da praça da Sé, porém a fotografia foi tirada do lado oposto, ou seja, da catedral para a igreja da Misericórdia. Além dos automóveis estacionados, percebemos a iluminação elétrica com bonitas luminárias e, à direita, os prédios da Companhia de Energia Elétrica da Bahia e, ao seu lado, o cinema Excelso, vejamos:



187

Uma ação do poder público foi o calçamento e alargamento do miolo central da cidade para constituir uma imagem progressista da cidade, ao mesmo tempo em que clarificava a cidade para o automóvel que, cada vez mais, chegava aos baianos como elemento de distinção social e requinte.

¹⁸⁶ Idem. Nessa sessão de fotos não há no relatório número de página.

¹⁸⁷ Idem. Nessa sessão de fotos não há no relatório número de página.

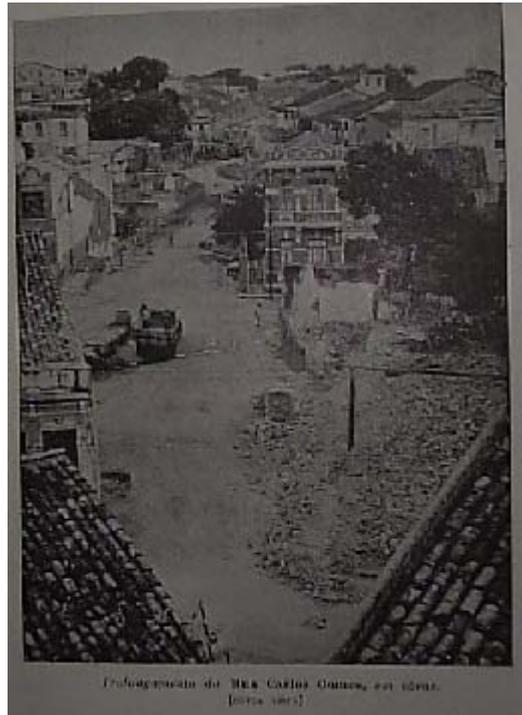
Outra grande ação foi o alargamento da Rua Carlos Gomes, com várias desapropriações, no início da década de quarenta, para garantir o espaço aos automóveis e ao sistema de transporte coletivo da cidade. A história do alargamento da Rua Carlos Gomes, antiga Rua de Baixo, é uma síntese de como era imperioso, para o poder público municipal e estadual, a mudança da cidade por meio da rua.

No governo Seabra, a avenida Sete de Setembro, paralela à rua Carlos Gomes foi a grande ação modernizadora na cidade do Salvador da primeira República na Bahia. E a rua Carlos Gomes, renovada, foi uma ação pública de grande repercussão na imagem moderna do Salvador no período de estudo.

Marshall Berman analisa como esse poder modernizador urbano organizou a cidade de São Petersburgo na Rússia do século XIX, criando o projeto NEVSKI para inserir aquela cidade e a Rússia na modernidade. Como Berman descreveu o caso de Petersburgo, poderia tranquilamente descrever o caso do Rio de Janeiro ou mesmo de Salvador. A modernidade das ruas de Baudelaire, própria do século XIX, perdeu-se no século XX para a modernidade da máquina que tem em Le Corbusier, o seu teórico mais expressivo. A rua deixa de ser um espaço de conhecimento e interação entre os homens e passou a ser o domínio do tráfego e do automóvel¹⁸⁸.

A Rua Carlos Gomes foi um espaço de criação modernizadora para garantir a “organização” da cidade tendo como agente dos meios de transporte, em especial o automóvel. Ao mesmo tempo, as casas antigas, desalinhadas e de aparência colonial deveriam ceder espaço para a rua moderna. Há, nessa ação, o interesse de conquistar a cidade das classes populares e dos cortiços e das “avenidas” que faziam parte da rua Carlos Gomes. A fotografia abaixo evidencia o canteiro de obras em que a rua se tornou no período de 1939-1941

¹⁸⁸ BERMANN, Marshall. *Tudo que é Sólido Desmancha no Ar*. Esse inspirador trabalho evidencia as múltiplas facetas da modernidade e a sua transformação ao longo do tempo. Nessa crise de modernidades, Marshall, ensina “ O homem moderno arquétipo, como vimos aqui, é o pedestre lançado no turbilhão do tráfego da cidade moderna, um homem sozinho, lutando contra um aglomerado de massa energia pesada, velozes e mortíferas”. p. 181.



189

A rua Carlos Gomes era uma artéria fundamental para o modelo de cidade rápida e moderna, pois como a avenida Sete de Setembro era a via de ligação entre o bairro da Sé, que era uma também uma área administrativa da cidade ligando os bairros residenciais da cidade alta como: S. Pedro, Mercês, Campo Grande, Vitória, Graça e o arrabalde da Barra. Além do que a Carlos Gomes era um ponto de chegada para aqueles que subiam pela Preguiça e Conceição da Praia, ligação entre a cidade Alta e a cidade Baixa.

A ação do poder público foi inclemente no sentido modernizador sendo que vários prédios e casas foram demolidos na rua Carlos Gomes e em outras ruas dos distritos da cidade, como eram chamados os bairros.

Na nossa pesquisa, não encontramos uma documentação confiável quanto ao total das demolições. Os relatórios, ainda que divulguem o total das desapropriações e demolições na cidade, são questionados por outros documentos da própria prefeitura. Como a resposta do diretor, Gustavo Maia, da Diretoria de Máquinas e Construções enviada para o Secretário Municipal.

Cidade do Salvador 1 de março de 1941. Ilmo Sr. Dr. Secretário. De referência ao memorandum de V. S número 122, datado de 17 do corrente, esta Diretoria tem a informar o seguinte: a) Não possuímos elementos para fornecer uma relação de casas desapropriadas. b) A relação das casas a desapropriação é um trabalho que demanda tempo, pois para isto devem ser revistas todas essas plantas arquivadas nesta

¹⁸⁹ Relatório de 1940-1941. Durval Neves da Rocha. Nessa sessão de fotos não há no relatório número de página..

Diretoria, e, de acordo com o projeto de alinhamento aprovado, retirada a relação das casas sujeitas a corte parcial ou total. c) Uma vez tirada a relação das casas a desapropriar, é bem possível, ou quase certo, que figurem na mesma, casas já desapropriadas ou recuadas, pois a maioria das plantas não menciona se as casas já foram ou não recuadas. Diante do exposto e atendendo à urgência requerida, consulto a V. S se deve ou não esta Diretoria providenciar, no sentido de que seja organizada a relação pedida. Aproveito o ensejo para a presente a V.S os seus protestos de estima e apreço. Gustavo Maia – Diretor¹⁹⁰

A transcrição dessa documentação se faz necessário em razão do confronto dos documentos chamados oficiais. Pelos relatórios da Prefeitura são dados números exatos de demolições e desapropriações. Já na pesquisa, no Arquivo Histórico Municipal, na correspondência interna da Prefeitura, se diz o contrário quanto à exatidão das demolições e desapropriações de casas e prédios, como o documento apresentado. Outro aspecto é saber quando as desapropriações eram totais ou parciais? Daí a utilidade da fotografia como fonte para nossa pesquisa, ainda que apresente as mesmas distorções de qualquer outra fonte histórica. Assim sendo, é com muita cautela que exibimos a relação de prédios demolidos e desapropriados, ao longo do período estudado, inclusive o caso particular da rua Carlos Gomes.

Segundo o Relatório de 1943, proporção de desapropriações, entre os anos de 1939 a 1943, foi da seguinte ordem: 11% para o ano de 1939, já para o ano de 1940, que nos dez anos de estudo foi sempre o maior do período, nesse intervalo temporal a porcentagem foi de 35%, no ano de 1941 a porcentagem de desapropriações ficou na ordem de 12%, já o ano em que o Brasil entrou na guerra, em 1942, ao lado dos países aliados, o percentual de desapropriações foi de 15% e, no último ano desse intervalo, 1943, a desapropriação de imóveis ficou em 25%.

A rua Carlos Gomes, no relatório de 1938-1940, do prefeito Durval Neves da Rocha, indica as casas de numeração 2, 4, 6 e 19 como de desapropriações totais para fins de utilidade pública e que deveriam ser demolidas para o alargamento e alinhamento da rua. Já a casa de número 1 da mesma rua teve a sua desapropriação parcial, geralmente para recuo e alinhamento da rua.

No relatório de 1943, o número de casas e prédios para desapropriação e demolição se amplia e os seguintes números aparecem como desapropriações para utilidade pública são eles: 7, 9, 19, 26, 31, 38 e 64. Finalmente, no último relatório que dispomos,

¹⁹⁰ Arquivo Histórico Municipal. Caixas. Máquinas e Construções. As caixas do Arquivo Municipal não possuem, ainda, numeração e os documentos são dispostos por Diretoria.

o de 1944, o número de prédios e casas desapropriadas foram os seguintes: 11, 15 e 91 a 94. Admitindo-se que cada número equivale a um prédio ou casa, de 1940 a 1944, as obras de alargamento e alinhamento na Carlos Gomes determinaram que 15 estabelecimentos fossem desapropriados e demolidos nessa área central da cidade. Entre eles, pela beleza e imponência, o Hotel Sul Americano como pode ser visto pela fotografia abaixo, nesse mesmo local foi erguido o pomposo edifício Sulacap que fazia face com a avenida Sete e a rua Carlos Gomes, obra iniciada em julho de 1940 e possivelmente concluída em 1942. :



Na Carlos Gomes era, também, um espaço de casas humildes que cederam lugar ao alargamento e alinhamento da rua. Mais uma vez recorro à fonte visual fotográfica para estabelecer a dimensão do espaço urbano do Salvador. Esses imóveis, além de serem geminados e decorados com platibandas, possuíam uma porta e duas ou uma janela de frente. Pelas fotos abaixo é possível ver que a abertura da porta da casa deságua diretamente no pequeno passeio da rua. Com a presença do carro esse tipo de construção passou a ser visto como antiestética e perigosa para o morador da casa.



¹⁹¹ Relatório de 1940-1941. Foto do hotel Sul Americano. Nessa sessão de fotos não há no relatório número de página.



Os relatórios são repletos de fotografias sobre a indicação de residências ou casas de comércio que deveriam desaparecer para garantir o bem fluir do trânsito e a estética urbana. Geraldo da Costa Leal em *Perfis Urbanos da Bahia*, que é um misto de memória e pesquisa documental escrita e oral daqueles que viveram a cidade no período, relata que as obras da Carlos Gomes afetaram a vida das prostitutas daquela área ou zona da cidade. Diz o nosso memorialista:

Pouco antes, o prefeito da capital, Dr. Durval Neves da Rocha, procedeu o alargamento da Rua Carlos Gomes e foi uma debandada geral das mulheres (das polacas e francesas não mais se falou) da Rua de Baixo de São Bento, estabelecendo um caminho através das ladeiras da Gameleira, Montanha, Misericórdia, Tijolo, e foram se instalando na Freguesia da Sé, em toda a área direita de quem desce o Pelourinho, e as famílias, rapidamente, se mudaram das Ruas da Oração, São Francisco, Verônicas, Campelas, Bispo, Seminário, Maciel de Cima e Baixo, São Miguel, Açouguinto, Santa Isabel, Inácio Acioli, Beco do Mota e até a ladeira do Monturo (Pax)... Toda a área ficou conhecida como “a zona”.¹⁹⁴

O relato/documento de Geraldo da Costa Leal, na descrição da geografia da prostituição da cidade, se assemelha aos relatos policiais, do período, sobre os espaços do mercado sexual, tanto na Cidade Alta quanto na Cidade Baixa. A polícia e a guarda civil procuravam segregar as prostitutas, criando um serviço de profilaxia e também proibindo o seu livre trânsito pela cidade e vigiando as casas de cômodo.

É possível que o controle policial caminhasse conjuntamente com as reformas urbanas em Salvador. Entre as demolições das antigas casas muitas delas abrigavam casas de cômodos chamadas de castelos, e dessa forma abria espaço para o saneamento urbano e moral da cidade. E, ao mesmo tempo, definia as áreas respeitáveis ou não da

¹⁹² Idem. Essa seção fotográfica do Relatório na possui numeração de página.

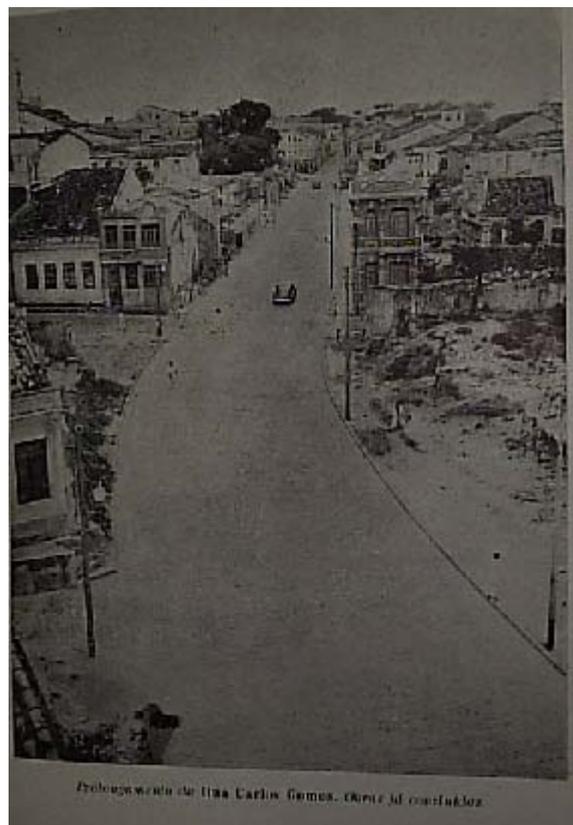
¹⁹³ Idem. Nessa sessão de fotos não há no Relatório número de página.

¹⁹⁴ LEAL, Geraldo da Costa. *Perfis Urbanos da Bahia*. p. 155.

cidade. No quarto capítulo, como já adiantamos, teremos oportunidade de analisar esse cotidiano do crime e do submundo da cidade. Outro aspecto, a considerar, era o número de 2840 mulheres fichadas como “decaídas” que estavam espalhadas pela cidade. A criação da “zona de prostituição” atendia a um interesse de organização da cidade.

O alargamento das ruas também era um instrumento de “limpeza” moral da capital da Bahia. Já relatamos o caso do Taboão, quando, na década de trinta, a prefeitura adotava medidas para extirpar o mercado do sexo daquela artéria que ligava a Cidade Alta à Baixa. O mesmo ocorreu com a avenida Jequitaia, na Cidade Baixa, onde a ação policial caminhou com a estruturação das obras de embelezamento e alargamento da rua e da avenida, respectivamente.

O resultado final das obras de alargamento e alinhamento da rua Carlos Gomes produziu a nova estética urbana como a construção do Edifício Sulacap, que teve a sua pedra fundamental lançada em 1940, sendo considerado um dos grandes marcos modernizadores da cidade juntamente com edifício Oceania, localizado na avenida Sete de Setembro no Farol da Barra tendo os seus apartamentos voltados para o mar. Em termos de visualização fotográfica assim ficaram alguns trechos da rua Carlos Gomes:



195

¹⁹⁵ Relatório de Duval Neves da Rocha. 1940-1941. Nessa sessão de fotos não há no Relatório número de página..

Pela fotografia observa-se a ausência de trilhos e a presença do novo “senhor” da cidade – o automóvel. Os escombros das casas demolidas dão a amplitude e clarificação de que fala Lewis Mumford, em *A Cidade na História*.

Outro aspecto a ser considerado foi a retirada dos postes, que saíram do meio da rua e passaram para a lateral da mesma, uma tendência constante nos anos quarenta. A fotografia deixa ver também a ausência de passeios para o pedestre, evidenciando de quem era a cidade.

A rua Carlos Gomes tenha sido remodelada com diversas desapropriações, o que possibilitou o seu alargamento, não significa dizer que era a rua sonhada pelos urbanistas progressistas. Mas, inegavelmente, já estava sendo constituída uma cultura, na qual a rua não era para os passeios de transeuntes desavisados. Lúcia Guedes de Melo, nas suas memórias da rua deixa patente que era uma rua movimentada, o que dava uma característica de cidade:

De volta fomos para o sobrado à rua Carlos Gomes. Era um local dos melhores. Rua central, paralela à avenida Sete de Setembro, ângulo de todo o movimento comercial e próximo ao consultório do meu pai, na rua Chile.(...) A Rua Carlos Gomes tinha ar de cidade, mas uma vizinhança agradável¹⁹⁶

Como se pode notar pelos termos abaixo, a Prefeitura reconhecia, no Relatório de 1940-1941, que o objetivo do alargamento e do calçamento da rua Carlos Gomes, antiga rua de Baixo, era para o automóvel:

Merece especial menção o projeto de alargamento e prolongamento da Rua Carlos Gomes. Com cerca de mil metros de extensão criando, da Praça Castro Alves à da Aclamação uma nova artéria, paralela à Av. Sete de Setembro destinada especialmente ao tráfego auto-motor. Aberta e pavimentada, melhorará consideravelmente a circulação do trecho compreendido entre aqueles dois logradouros, já bastante congestionado¹⁹⁷

A cidade se preparava para o seu novo redesenho moderno tendo na Rua Carlos Gomes o seu eixo central na parte alta. Já na Cidade Baixa, a Avenida Jequitaiá deveria ser a avenida moderna para dar passagem aos automóveis e caminhões para carga e descarga. No entanto, a Avenida Jequitaiá, batizada de Frederico Pontes, foi uma obra quase que interminável no período. A execução da obra coube ao concessionário da empresa Companhia Cessionária do Porto da Bahia que tinha a concessão do porto da

¹⁹⁶ MELLO, Lucia Guedes de. *Sobradão*. p.34

¹⁹⁷ Relatório de Durval Neves da Rocha. Anos 1940-1941. p. 50.

Bahia desde outubro de 1920. No Relatório de 1940, do Departamento Nacional de Portos e Navegações, a descrição dos serviços:

As obras elevadas a efeito nessa avenida por conta da taxa adicional de 10%, sobre as taxas do porto, e pelo suprimento feito pelo governo foram os seguintes: 15.526 metros cúbicos de corte de terra; 13.475 metros cúbicos de aterro, 775 metros cúbicos de alvenaria e pedra em muros, 919 metros lineares de canalizações, 6250 metros quadrados de calçamento, 1540 metros lineares de mais fixas 2130 metros quadrados de passeios, 106 metros lineares de balaustradas, 200 metros lineares de degraus e 1.146 metros quadrados de ajardinamento. Além dessas obras, foram desapropriados 11 prédios. Pelo decreto numero 5192 de 29 de janeiro de 1940 foi aprovado o projeto definitivo e o orçamento para as obras de ligação dessa avenida com o local destinado ao depósito de cargas da estação de Calçada da Estação de Ferro Leste Brasileiro, obra que foi desde logo atacada.¹⁹⁸



Como já salientamos, as duas grandes artérias modernas, uma na cidade Alta e a outra na cidade Baixa, modificavam a cultura de caminhar a pé na cidade e davam lugar à locomoção motorizada, como era o desejo de Le Corbusier.

4.2 A vitrine da cidade: a rua Chile, uma rua anti-modernidade?

A cidade teimava em não aceitar a mudança da rua e disputava com as máquinas a sua primazia. A rua era para bater pernas e não foi com bom grado que os baianos aceitaram aquele novo senhor das ruas. No quarto capítulo dessa tese, trataremos da resistência da cidade à modernidade da máquina e ao discurso reformador do urbanismo. Por hora, procuraremos discutir como as ruas na cidade eram do pedestre, como pode ser visto nessa rua popular, a do Taboão:

¹⁹⁸ Departamento Nacional de Portos e Navegação Relatório pelos Serviços Executados de 1940. Imprensa Nacional. p. 119.

¹⁹⁹ Arquivo Histórico Municipal. Coleção Renato Berbert de Castro. Pasta. 025, postal 0589. Nesse postal se percebe a importância da Av. Jequitáia que ligava o porto da cidade a Calçada do Bonfim onde localizava-se a estação ferroviária e a península de Itapagipe.



200

Perambular pelas ruas da cidade não era exclusividade das ruas populares ou ruas de ligação entre a Cidade Alta e a Cidade Baixa, como era o caso do Taboão, que interligava aquelas duas partes pelo Caminho Novo como pode ser visto na fotografia acima. A modernidade da máquina era uma ação que alterava o comportamento social na cidade da Bahia, porém ainda era mantido o hábito de caminhar pelas ruas, era o que Octávio Torres chamava de “*caminho dos pobres*”.

A fotografia leva a nossa percepção imediata do caminhar no meio da rua, ou seja, a rua era do pedestre. Nesse caminhar observamos os trajes dos homens de terno e chapéus e a maioria das roupas claras. Outro aspecto a observar é que era uma rua masculina, só é possível ver uma mulher carregando uma sacola.

“Bater perna” era um componente da cultura soteropolitana e, nesse sentido, a principal vitrine da cidade e centro das novidades era a rua Chile. Era então a rua Chile um espaço anti-moderno da cidade? Tendo em vista que a modernidade sonhada por Le Corbusier a rua seria dos automóveis e não local de transeuntes maravilhados com as vitrines ou outras novidades, atravancando o trânsito²⁰¹.

²⁰⁰ Relatório de Durval Neves da Rocha. Anos 1940-1941. Nessa sessão de fotos não há no Relatório número de página

²⁰¹ LE CORBUSIER, em seu artigo “*Criação de um Instrumental de Urbanismo para Uso da Sociedade da Máquina*” diz a respeito da rua “A palavra rua simboliza, em nossa época, a desordem circulatória. Substituamos a palavra (e a coisa) por *caminho de pedestres e pistas de automóveis ou auto-estradas*. E organizaremos esses dois novos elementos, um em relação com o outro. p 81. grifo de Corbusier.

A rua Chile era uma confusão de hotéis, repartições públicas, consultórios, lojas de moda e de utilidades domésticas. E também o centro da paquera e do exibicionismo urbano, da moda e dos automóveis mais sofisticados que passavam pela pequena e eufórica rua.

A rua Chile é pequena. Vai da Praça Municipal ao Largo do Teatro, enladeirada. No entanto é o coração da cidade, nela se exhibe toda a gente. Como a rua do Ouvidor, no Rio, a rua da Praia, em Porto Alegre, a rua Direita, em São Paulo. Em todas as cidades há uma assim. A da Bahia não é pior nem melhor que ás das outras capitais. São ruas do footing, da conversa, de negocio também, de namoros, de brilho, de exibição. Ali se estabelece o comércio mais elegante. As grandes casas de fazendas, sapatos, roupas de homem e de mulher. Ali estão os ricos sem que fazer, os desocupados, os literatos, os aventureiros, os turistas, gente que sobe e desce a rua, ali as mulheres mostram seus novos vestidos, exibem as bolsas caras, esperam o bonde após o passeio diário.²⁰²



203

Rua desejada e centro de atrações, a rua Chile convergia todos aqueles que buscavam ser vistos e ver o que acontecia na cidade. Lugar do disse-me-disse, dos encontros proibidos, dos *mettings* políticos e também dos desfiles do carnaval. A rua Chile decididamente era uma área que já não estava mais no tempo da cidade moderna, ou seja, o tempo do urbanismo progressista que tinha no automóvel e na velocidade a grande modernidade.

No postal acima, ainda que não tenhamos a data do documento, é possível ver em primeiro plano o hotel Pálace que era o mais luxuoso e requintado da cidade. No mesmo postal, os bondes dividindo com os automóveis os espaços da formosa rua e no centro

²⁰² AMADO, Jorge. *Bahia de Todos os Santos*. p. 89.

²⁰³ Arquivo Histórico Municipal. Coleção Renato Berbert de Castro. Pasta 045

um canteiro que dividia a mão e a contramão da rua que certamente aumentava a dificuldade do trânsito e ao fundo do documento/imagem, as pessoas caminhando prática comum na cidade.

Lúcia Guedes Mello, em seu livro de memórias, Sobradão, recorda-se da rua Chile da seguinte forma:

Da minha época lembro o bonde que por ali passava e nós, as moças presas ao controle patriarcal, tínhamos que nos contentar em passear de bonde. Com a Faculdade, a proibição deixou de existir. Elga, irmã de criação, adorava a rua Chile depois das quatro, hora do footing. Cybele dava-se ao luxo de fazer roupa para ir à rua Chile, na verdade ia-se para ser vista; ali era a passarela da moda(...) O grupo de sempre era Guilherme, Manoelzinho, Hilda, Carminha e eu.²⁰⁴

A imprensa da época também discutia a importância da rua Chile como local de sociabilidade da capital baiana. No jornal Imparcial, havia uma crônica diária, na década de trinta, chamada “A Cidade”, na qual, invariavelmente, a rua Chile estava presente para descrever o que havia de novo na cidade.

A Cidade. E, ontem à tarde, na rua Chile, a roda “infezava” o comentário. Moços atletas, queimados de sol. Rapazes folgazões que, no momento, só pensam no banho do mar e no carnaval. Quase todos falavam. Entusiasmados. Dois deles tinham ido, de manhã, ao porto do Bonfim. Eram os mais entusiastas. Ah! Amanhã, não faltarei!...”seu” mano, nunca vi “maillot” tão camarada. E o outro. Uma coisa assim louquíssima. Faria sucesso até em Copacabana...um “maillot” daquele numa pequena daquela...²⁰⁵

Sendo então um centro tão glamuroso da cidade, por que a rua Chile era anti-moderna? Ao menos na concepção do urbanismo de Le Corbusier, a rua Chile não tinha lugar ou então o seu lugar já havia passado. A máquina e, principalmente o automóvel, deveria matar aquele tipo de rua, que só congestionava o trânsito e atrapalhava a vida da cidade. A rua tinha outra função e não era mais o local do *footing*, dos encontros de negócios ou simplesmente o local de um bom “bate papo”, a rua deveria ceder o seu espaço ao trânsito.

Le Corbusier, no seu brado mudancista da cidade, Por uma Arquitetura de 1923 e Urbanismo de 1924, abre um grande debate sobre a cidade e a arquitetura produzida naquele momento. Nas duas obras, Le Corbusier deseja matar a rua como área de sociabilidade urbana. Nesse sentido, em Urbanismo, defende que a rua “ *atual é antiga “trilha de vacas”, sobre a qual se colocou pavimentação, sob a qual se escavaram alguns metrô.*” E continua, Le Corbusier, na sua defesa de morte à rua. Assim, a rua

²⁰⁴ MELLO, Lúcia Guedes. op.cit. p. 73.

²⁰⁵ Imparcial. A Cidade. Janeiro de 1935.

moderna ” *deve ser uma obra-prima de engenharia civil e não mais um trabalho de cavouqueiros. A rua corredor deve deixar de ser tolerada já que envenena as casas que ladeiam e provoca a construção de pátios fechados.*”²⁰⁶

Na carta de Atenas de 1943, a morte da rua continua a ser defendida em função da necessidade da circulação. Observa Le Corbusier que a rua atual não foi preparada para a velocidade mecânica e a disputa pela rua entre pedestres, os animais e as máquinas, seria fonte de diversos conflitos, daí a necessidade de apartamento desses agentes tão diferentes quanto ao critério da velocidade. Assim, a altura das casas, marcha de arranque dos carros e a largura das vias tornavam inviável ruas como a Chile²⁰⁷.

A rua Chile, nessa concepção, era uma rua anacrônica com o pensamento moderno do urbanismo. Local de confusão entre bondes, automóveis, auto-ônibus, pedestres e até animais. Parada de carro de praça, ponto para bondes e ônibus. Carga e descarga de hotéis, bares e restaurantes. *Footing* dos jovens, estudantes, homens de negócio e mulheres, passeatas políticas. Aglomeração e múltiplas atividades. Era um inferno a rua Chile para o urbanista progressista, à moda de Le Corbusier.

A rua Chile, com todo o seu charme, era um local de grande visibilidade na cidade. Se havia uma rua encantadora para os olhos, da moda e do fuxico da cidade e mostrava estar próxima da modernidade, do século XIX, de Baudelaire. Como a modernidade é mutável, para o século XX, ela era uma rua corredor que atravancava o tráfego de bondes e automóveis e, com suas múltiplas atividades, criando a confusão, quebrando com a racionalidade do trânsito e por isso anti-moderna.

4.3 A energia, a iluminação e a máquina da cidade.

A intervenção do poder público sobre a rua foi uma constante para transfiguração da cidade de antiga para moderna. Os planos concebidos pelos intelectuais urbanistas e pela imprensa da época viam nas ruas, becos, avenidas e praças a condição de mudança da cidade. Porém não foram os únicos móveis de transformação urbana. Como já salientamos, os equipamentos modernos como energia elétrica, telefonia, água encanada, serviço de limpeza pública, condição das casas e suas fachadas, aeroporto, bondes e automóveis constituíram meios da tão sonhada modernidade da cidade.

²⁰⁶ LE CORBUSIER. *Urbanismo*. p. 158.

²⁰⁷ LE CORBUSIER. *Princípios do Urbanismo*. (Carta de Atenas). p. 92-3.

Diante do contexto citado, em 1935, na I Semana de Urbanismo da Bahia, os urbanistas defenderam uma cidade nova e o fizeram, à moda de Le Corbusier, comparando a cidade com a máquina, que era, então, o símbolo da perfeição. É importante recordar que Le Corbusier, em *Por uma Arquitetura*, obra de 1923, compara a cidade a três máquinas: o automóvel, o transatlântico, e os aviões.

é lógico que se façam casas antes de traçar-se ruas? Entretanto é o que tem acontecido em quase todas as partes novas desta Capital. Não se constrói uma casa sem elaborar-se-lhe um projeto; não se fabrica qualquer máquina sem planejá-la para que haja harmonia no seu conjunto; não se escreve um livro ou pinta um quadro sem primeiro esboça-lo. Um plano é essencial á perfeição de qualquer empreendimento. Porque então não deve tê-lo uma cidade, complexa como é?²⁰⁸

E continua o nosso urbanista da I Semana de Urbanismo de 1935:

Urbanismo é jamais consentir que se façam Avenidas Candeias e becos do Frazão. É não deixar que as ruas fiquem sem passeios ou que os mesmos não tenham a largura conveniente; é evitar que o calçamento se faça antes da colocação dos tubos d'água e de esgotos; é tornar acessíveis e confortáveis as escolas; é exigir obediência as leis sanitárias; é resolver os problemas de transportes e segurança pública. Urbanismo é incentivar amor cívico e cooperar com os poderes públicos²⁰⁹.

Outro palestrante, da mesma Semana, defendia a cultura do urbanismo como meio de se elevar à cidade do Salvador de uma cidade arcaica para uma cidade moderna.

O urbanismo não nos parece exigir luzes especiais, e sim um pouco de orientação pelo bem coletivo. Organizar as vias públicas, por uma distribuição harmoniosa do terreno, dar a arquitetura o meio de criar formas que acomodarão por um traçado discreto e prudente, mais simples e humano, por tudo isto dar permissão para desenvolver-se as mais belas perspectivas – todos esses pontos de vista, urbanísticos, não constituem tarefa impossível para inteligências claras e que tanto podem discernir o bom do ruim. Tão não devemos considerar impraticável, mesmo diante das disparidades já existentes, como acontece por aqui, porque por um consenso geral, afastados pequeninos interesses, poderemos ter os meios de, se não fazer tudo de novo e certo, pelo menos, remediar a situação presente, dando-lhe uma melhor estrutura, onde se ajusta os interesses ambos, dos habitantes e dos poderes públicos, na movimentação prática de uma cidade, na segurança do seu estilo, na facilitação de suas comunicações, não importando que se tenham os extremos, tais como observamos nesta legendária cidade do Salvador, do Porto da Penha à Amaralina, por enquanto.²¹⁰

Esses são exemplos de homens que viviam na cidade do Salvador na metade da década de trinta, e exigiam, dos habitantes e dos poderes públicos, mudanças da cidade.

²⁰⁸ COSTA, José Lourenço. “*Propaganda do urbanismo*”. p. 103.

²⁰⁹ Idem. p. 103.

²¹⁰ PINTO, Nelson de Almeida . “*Segurança Pública e Incêndios*”. p.66-7.

Para os palestrantes da I Semana, o planejamento urbano seria a solução para os males da cidade “*do Porto da Penha à Amaralina*”. Mas, o urbanismo também era uma atitude cultural, que os moradores da cidade deveriam ter de “*amor cívico e cooperar com os poderes públicos*”.

É dentro desses limites do entendimento do urbanismo que vamos apresentar e discutir o ataque dos poderes públicos sobre a cidade do Salvador, sendo que um dos serviços essenciais para que a cidade fosse considerada moderna, era a iluminação pública elétrica.

A iluminação pública e particular da cidade era realizada por um contrato celebrado em 28 de maio de 1929 entre a Prefeitura Municipal do Salvador e a Companhia de Energia Elétrica da Bahia. Pelo exame, dos relatórios municipais, o serviço de energia elétrica da cidade era bastante deficiente e abrangia muito pouco as áreas ou distritos da urbe. As queixas da população e do poder público quanto à ausência de iluminação pública das vias era uma constante nas décadas de trinta e quarenta.

Esse era o caso do rádio-telegrafista da Agência Nacional, Melchiades da Silva, que pede ao prefeito Helenauro Sampaio, em 25 de julho de 1947, um favor, em nome dele, e de todos os moradores da travessa Paulo Bispo, nos Barris. Esse favor era de colocar um poste com uma lâmpada, no centro da travessa, nos seguintes termos:

Como já vêm os moradores à travessa Paulo Bispo, por detrás do colégio Góes Calmon, para conseguirem dessa comuna um só poste de luz, colocado no centro da referida travessa, sem jamais verem satisfeito o justo pedido, venho, agora, em nome de todos e no meu próprio pedir a V. Excia, se digne ordenar com possível brevidade, a colocação de um poste de luz à travessa Paulo Bispo, acima referida, de vez que ali se vive em completa escuridão, correndo perigo a noite não só pelo abrupto despenhadeiro onde é localizada, citada travessa, como por que se torna de ótima penetração aos laráprios que nas suas investidas ao alheio são capazes de crime maiores²¹¹

A iluminação pública não era concebida como direito do povo da cidade e a reivindicação popular “*pelo poste de luz*” era, antes de tudo, um pedido e, nesse pedido, se apelava para razões humanitárias do governante municipal, alegando-se para o perigo, inclusive o da criminalidade da cidade. No final da petição de Melchiades ao prefeito Helenauro Sampaio, destaca que “*certo que desta vez, seremos atendidos em nome de todos os moradores e no meu, de já hipoteco sincero agradecimentos, apresentando-me particularmente, como criado de V. Excia*”. Certamente, aí está, um

²¹¹ Arquivo Público Municipal. Diretoria de Máquinas e Construções. Documento avulso. Não há número nas caixas.

dos elementos da política populista que será marca do Brasil após a ditadura de Vargas, no qual há uma barganha de direitos e interesses das populações que chegam à cidade e dos líderes populistas que conseguem garantir algum benefício para a população. Por ora, nos interessa evidenciar a ausência e deficiência do serviço.

Pelo relatório municipal de 1940/1941, a iluminação da cidade apresentava uma situação um pouco melhor em relação ao ano de 1940, pois o número de pontos luminosos na cidade foi elevado para 6.745 postes. Esse número de postes de luz era superior ao ano de 1940 em 414 pontos luminosos. Ainda, pelo Relatório de 1940/1941, a distribuição de iluminação pública por zona era assim classificada nas principais áreas da cidade: Zona da Sé e do Paço, 496 lâmpadas; zona de Santana e de Nazaré, 626; zona de S. Pedro e da Vitória, 2.275; zona de Santo Antônio, 910; zona de Brotas, 649; zona da Conceição da Praia e do Pilar, 612; zona dos Mares, 662 e zona da Penha, 515 lâmpadas.²¹²

Pela concentração de postes de luz, pode-se analisar os locais de importância econômica e social da cidade e explicar como o poder público privilegiava segmentos sociais em detrimento de outros. Os serviços urbanos de água, esgoto, iluminação, transporte, telefonia e segurança eram distribuídos na cidade para aqueles que gozavam de poder econômico, político e social. A cidade urbanizada não era para todos e se constituía em claro marcador social em relação às distinções entre uma área e outra.

As ruas “eram ladrilhadas de pedrinha de brilhante (serviços urbanos)” para determinadas classes sociais. Já aqueles que estivessem fora de determinadas representações sociais, econômicas, culturais e políticos não pertenceriam à cidade, entendendo-se esta, como lugar dos serviços urbanos e públicos.

O jornal Diário de Notícias, em janeiro de 1942, clamava em favor da população do subúrbio, que segundo o matutino, quase não possuía iluminação elétrica e os serviços eram caros e as interrupções eram constantes:

Agora que s.s tem planos diversos sobre o melhoramento suburbanos, a população do arrabalde em apreço pede por intermédio da imprensa, nova revisão nos serviços de iluminação local, a fim de que sejam diminuídas, os preços atualmente exigidos sobre cauções, kilowats, gastos e reduzidas as interrupções que, ainda, de quando em vez, ali se registra²¹³

Sendo um serviço limitado aos distritos privilegiados socialmente, vamos começar a nossa análise da parcialidade do serviço pela zona de S. Pedro e da Vitória

²¹² Relatório 1940-1941. Durval Neves da Rocha. p. 80

²¹³ Diário de Notícias. Janeiro de 1942.

que possuíam 2.275 lâmpadas. A primeira pergunta é por que essa área em relação a outras gozava do maior número de lâmpadas públicas? Esse espaço era cortado pela avenida, para alguns a única avenida, Sete de Setembro que ligava os extremos da cidade alta da Sé ao porto da Barra.

No bairro de São Pedro e Vitória, existia a presença do poder público com o Palácio da Aclamação, residência oficial do governador, além da principal praça da cidade, que era o largo 2 de julho ou, simplesmente, Campo Grande e era o núcleo das residências dos indivíduos mais abastadas da cidade. Esses atrativos políticos e sociais eram suficientes para justificar tal concentração de iluminação pública.

Pelo Indicador e Guia Prático da Cidade do Salvador de Lauro Sampaio de 1928, somando-se a zona de São Pedro e da Vitória, estas duas áreas possuíam juntas 3.120 prédios, distribuídas em 61 ruas (em S. Pedro: a Praça Castro Alves, a Rua Carlos Gomes, Rua da Piedade, Rua General Labatut, Rua de São Bento). Já a Vitória contava com 86 ruas entre elas a estrada 2 Julho (hoje Vasco da Gama), Rua Senador Costa Pinto, Conselheiro Pedro Luiz, Politeama, Rua da Graça, Avenida Araújo Pinho, Ondina que era uma região quase rural, inclusive o Parque de Exposição de animais era ficava nessa localidade.

No outro extremo, temos a zona de Brotas (3422 número de residências), Santo Antônio (6733 número de residências) e Mares (2315 número de residências), Penha (5385 número de residências) que contavam 649, 910, 662 e 515, postes de iluminação, respectivamente.

Para efeitos comparativos, utilizando-se do número de postes de luz como um indicador sócio-econômico, pode-se perceber como essas últimas áreas (Brotas, Santo Antônio, Mares e Penha) eram desfavorecidas em relação à iluminação pública elétrica em relação à zona de São Pedro e Vitória.

As quatro zonas tinham 2736 pontos luminosos, enquanto São Pedro e Vitória possuíam 2.275 lâmpadas, portanto a diferença entre as quatro zonas para as duas primeiras era de 461 lâmpadas, o que mantém a diferença significativa de atenção do poder público sobre os distritos da cidade.

A zona de Brotas possuía 3.422 prédios em 1928, superior, isoladamente, a S. Pedro e a Vitória. A diferença, em favor de Brotas, era de 302 prédios, já em número de ruas Brotas, possuía 64 ruas. A zona ou distrito de Santo Antônio Além do Carmo, pelo levantamento do Indicador Prático, tinha 6.733 prédios e era constituída de 115 ruas e, por isso mesmo, o maior distrito de Salvador, mas só possuía 910 postes de luz. Santo

Antônio possuía mais do dobro de prédios em relação a S. Pedro e Vitória. Finalmente, os distritos da Cidade Baixa, Mares e Penha. Os Mares possuía 33 ruas e 2.135 prédios, enquanto a Penha era formada por 57 ruas e 5.385 prédios. À exceção do distrito dos Mares todos os outros três tinham mais prédios do que S. Pedro e Vitória juntos. Mesmo assim, a diferença entre S. Pedro e Vitória para os Mares em número de prédios era de 985 prédios. A justificativa, então, não poderia recair sobre o número de prédios, número de habitantes ou número de ruas, pois a diferença de lâmpadas entre os Mares para a zona de S. Pedro e Vitória era de 1.613 lâmpadas, em favor desses últimos.

Ainda com relação aos pontos luminosos, a deficiência do serviço público e privado foi uma constante, ainda que nos anos seguintes houvesse um pequeno acréscimo do número de lâmpadas nos postes. Em 1943, em toda a cidade, existiam 7.061 pontos de iluminação nos logradouros públicos, já em 1944, houve um pequeno aumento dos pontos de luz passando para 7.321 pontos de iluminação²¹⁴.

Nesse período, o serviço de iluminação pública elétrica chegou à rua Carlos Gomes, que se modernizou, incluindo aí os trechos da praça Castro Alves e ruas Santa Teresa e Gustavo Santos. Como grande novidade, temos a chegada da luz elétrica aos abrigos de passageiros na praça Adriano Gordilho, antiga praça da Boa Viagem, na Cidade Baixa e também na Praça Cayru.

Os subúrbios e áreas rurais da cidade se ressentiam do serviço de iluminação elétrica tanto pública como privada. As localidades de Candeias, Plataforma, Periperi, Praia Grande, Escada, Itacaranha, Paripe e Coutos contavam com 294 pontos de iluminação pública²¹⁵. Em Candeias e nos subúrbios o serviço de iluminação elétrica pública ficava a cargo da prefeitura.

Os jornais da cidade relatam as dificuldades da população diante da falta de luz e das ruas escuras. José Valladares, quando escreveu o seu guia turístico, *Beabá da Bahia*, em 1951, evidencia que, mesmo no início da década de cinquenta o problema permanecia. E com humor discorre como o soteropolitano lidava com o problema.

A energia elétrica é também muito caprichosa. Gosta de fazer vergonha. Certo governador idealista convidou um grupo de industriais do sul para que vissem as enormes vantagens de montar fábricas entre nós. Na noite de sua chegada, faltou luz mais de meia hora(...) Enquanto espera uma solução, diz ao visitante o baiano atrapalhado que no meio do jantar se vê as escuras. – Faz parte da cor local. E grita tragam um candeeiro daí de dentro²¹⁶

²¹⁴ Relatório de 1944. Elísio Lisboa. p. 101.

²¹⁵ Relatório de 1944. p. 102.

²¹⁶ VALLADARES, José. *Beabá da Bahia*. p. 129



217

Boa parte da cidade convivia com a escuridão noturna e abrigava formas antigas de iluminação. O candeeiro e as lanternas a querosene eram artigos comuns na cidade do Salvador, como pode ser visto no anúncio acima em jornais de ampla circulação. A presença da publicidade, nos jornais, revela que a cidade da Bahia utilizava as lanternas e candeeiros para possuir iluminação artificial em suas casas.

A própria Prefeitura não estava satisfeita com o serviço prestado pela companhia de Energia Elétrica da Bahia. Ao mesmo tempo, a Companhia usava e abusava da publicidade, nos jornais da época para defender as maravilhas do senhor “Kilowatts”. Como pode ser vista na publicidade abaixo, o objetivo da Companhia de Energia Elétrica era atrair maior número de consumidores para o serviço, porém, além de ser dispendioso e caro, o fornecimento de energia, inclusive tinha que feito com o pagamento em caução, por isso parte da população não se sentia incomodada em não possuir a energia elétrica que era vista como coisa de rico.

²¹⁷ Jornal A Tarde. Janeiro de 1940.



218

Em 1939, a cidade da Bahia sofreu com as interrupções constantes de energia elétrica, o que obrigou o prefeito Durval Neves da Rocha criar uma comissão para estudar a solução do grave problema. A limitação de energia era um obstáculo ao acesso de vários bens da modernidade como o rádio, a geladeira e a vitrola. A pequena voltagem de energia, em certas áreas da cidade, era tão limitada que segundo os jornais não era suficiente para acionar um rádio²¹⁹.



220

Os maravilhosos bens da modernidade eram amplamente divulgados pelos jornais e anúncios. O rádio era uma maravilha, por ele chegava a música e a voz do Brasil, como também partidas de futebol já começavam a ser irradiadas como se dizia na época. Não possuir o rádio pela limitação da energia elétrica era uma grande decepção. Os jornais apresentavam vários modelos e condições de pagamento do precioso eletrodoméstico.

²¹⁸ Jornal A Tarde. Abril de 1940.

²¹⁹ Diário de Notícias. Mais Luz para Plataforma e Peri-Peri. Salvador 3 de Janeiro de 1942.

²²⁰ Jornal A Tarde. Agosto de 1940.



A Comissão organizada pelo Prefeito para diagnosticar o problema tinha, na presidência, o engenheiro Américo de Simas que conjuntamente com Oscar Carascosa e o também engenheiro civil Alípio Viana buscaram sugestões, para o melhoramento do serviço de grande necessidade para a modernidade da máquina na cidade. A comissão chega às seguintes conclusões em relação à escassez de energia elétrica na cidade e às providências que o poder público deveria tomar.

A primeira conclusão da Comissão foi que o rio Paraguassu deveria ser preferido para fornecer energia elétrica para Salvador, como também para outras localidades do Estado, em razão da sua capacidade de fornecer uma potência superior a 150 mil cavalos. Outra conclusão era a necessidade da Companhia de Energia Elétrica da Bahia ampliar a capacidade instalada de Bananeiras que fornecia energia para a capital, devendo construir novas barragens, como Timbóra. E, finalmente, aventava a possibilidade, do Estado da Bahia, assumir o controle da geração e fornecimento de energia elétrica. A Comissão lembrava ao Prefeito que o fornecimento e ampliação do serviço de energia elétrica era fundamental para o progresso da cidade e do Estado²²².

²²¹ Jornal. A Tarde. Abril de 1942

²²² Relatório Apresentado pelo Prefeito Durval Neves da Rocha ao Interventor Landolfo Alves de Almeida. 1938-1940. pp. 149-150.



223

Ruth Landes, em *Cidade das Mulheres*, faz referências à energia elétrica na cidade e também como a posse do serviço distinguia socialmente determinada pessoa como pode ser percebido do seguinte diálogo com a Mãe de Santo Sabina, que morava na região da Barra. Nesse diálogo, Sabina conta à antropóloga norte-americana, a sua desavença com outra Mãe de Santo de nome Constância.

– Eu estava muito bem vestida, mas com roupa comum. Não gosto de sair em trajes de baiana. Constância fingiu contentamento por me ver e disse: - ah!, minha filha! Muita honra para esta casa de pobre! Você é rica, tem mobília da moda e luz elétrica²²⁴

Possuir luz elétrica era uma expressão de riqueza na cidade da Bahia, durante a Era Vargas. Assim como o rádio, a geladeira e principalmente o automóvel. Já vimos que pelo censo de 1940, havia 1645 automóveis na cidade em 1939. Assim, também, analisaremos, no quarto capítulo, como rádios e relógios eram objetos prioritários dos ladrões da cidade, evidenciando o seu valor e objetos desejados.

Edson Carneiro descrevendo a casa do pobre e a casa do Candomblé dá a impressão de que a luz elétrica convivia com a luz das lamparinas e dos candeieiros. Nesses pequenos relatos, do intelectual baiano, fica perceptível a compreensão de que a iluminação elétrica não era total na moradia, podendo ficar, às vezes, restrita aos locais nobres da casa, como a sala de visita.

A luz natural é deficientíssima: mesmo de dia, é necessário usar luz artificial, porque a natural não se filtra suficientemente por entre telhas ou as palhas do teto. As portas e janelas, quase sempre fechadas, não deixam entrar a luz do sol, que pára nos umbrais. Á exceção das salas

²²³ Jornal A Tarde. Agosto de 1940

²²⁴ LANDES, Ruth. *Cidade das Mulheres*. p. 233-34.

que limitam a casa, no sentido da extensão, o barracão inclusive, todos os compartimentos são verdadeiras furnas. As mulheres da casa resolvem a dificuldade acendendo candeeiros a querosene ou a carbureto, sendo mais comum o uso de fifós e bibianos, que custam mais barato e não necessitam de mangas de vidro. (...) Às vezes há luz elétrica, mas como a instalação nunca passa dos lugares mais importantes da casa, ou seja o barracão, a sala de estar e talvez o quarto dos orixás, há coexistência da luz elétrica e do candeeiro a querosene²²⁵.

A energia elétrica modificava a cidade e a inseria na modernidade da máquina, uma vez que possibilitava o acesso de certos confortos da vida moderna. O primeiro deles, a luz artificial, que garantia comodidade no lar e prolongava certos afazeres domésticos. Outro benefício da energia era a possibilidade de possuir o rádio e dessa forma entrar em contato com as ondas curtas ou médias com outros espaços sociais e culturais. E também a geladeira que, além de guardar os alimentos, possibilitava uma maior durabilidade dos mesmos, conservando-os.

Ganhei dele como presente de casamento, um rádio de cabeceira. Por falar em rádio, o nosso primeiro rádio foi tipo capelinha, redondo e de madeira e, se não me engano, da Philco. Só meu pai tinha acesso para ouvir noticiários e, minha primeira impressão, era que havia apenas tal tipo de transmissão; mais tarde descobri a parte musical. A geladeira chegou depois, já na casa da Faísca. Era uma Westinhouse branca e o motor ficava dentro de uma esfera, sobre o corpo da geladeira. Quando foi entregue acompanhava-a uma moça da loja trazendo receitas de gelados, explicava o funcionamento e ensinava a fazer sorvete. Achei um sucesso fazer sorvete em casa.²²⁶

A novidade proporcionada pela energia elétrica, também tinha seus inconvenientes, na medida que trazia o medo dos incêndios por parte da população. Nos Relatórios Municipais há uma contabilidade dos incêndios que ocorriam na cidade e suas causas. Como, por exemplo, no ano de 1943 que teve o seguinte registro dos sinistros e suas causas:

Quadro 6.

Demonstrativos das causas dos sinistros
em Salvador no ano de 1943

Aquecimento de cera parquetina	1
Brasas acesas	1
Bucha de balões	1
Brasa de Ferro de engomar	1
Curto circuito em instalações elétrica	15
Demonstrações.	1
Excesso de aquecimento de resistência	2

²²⁵ CARNEIRO, Edison. *Candomblés da Bahia*. p. 44

²²⁶ MELLO, Lucia Guedes de. op. cit. p. 82. A memorialista casou-se em 2 de janeiro de 1946

Excesso fuligem na chaminé	2
Explosão de lata de álcool	1
Explosão de candeeiro aceso	1
Fagulhas desprendida da Chaminé	1
Fagulhas de caldeiras	1
Fagulhas de forja	1
Fios de alta tensão	1
Fagulhas de fios elétricos	1
Ignoradas	11
Lenha incendiada	1
Ponta de cigarro	15
Pressão alta a torradeira	1
Resistência elétrica	1
Superaquecimento a chaminé	2
Superaquecimento no motor	1
Vela acesa	2
Total.	65

Fonte: Relatório da Prefeitura do Salvador Ano 1943

As causas dos incêndios revelam muito de uma cidade não moderna como a grande utilização de lenhas para fornos de assar pão ou mesmo no uso rotineiro da casa para o preparo dos alimentos. O ferro de engomar a base de carvão para constituir a brasa e, dessa maneira, passar a roupa era também uma técnica já superada, pois já havia o ferro elétrico. O rol dos elementos causadores de incêndios evidencia a sobrevivência de uma tecnologia da casa bem anacrônica com o período. Já outros causadores, demonstram o pouco cuidado da população com a cidade como a questão das pontas de cigarros como causadores de incêndios.

Por esses números, três fatores se destacavam como causa dos incêndios, na cidade, no ano de 1943. O primeiro deles os curto circuitos que representavam isoladamente 23% dos casos de incêndio, sendo seguido das causas ignoradas que representavam 16,9% dos casos, e, finalmente, as pontas de cigarros que eram apontadas como causadoras de 23 % dos casos. Porém, se observarmos a tabela, há outros casos relacionados com a energia elétrica e, se consideramos esse elemento como a causa, o percentual de casos aumenta para 33,8%, o que pode explicar, porque esse serviço recebia por parte da população severa crítica e desconfiança.

A imprensa da época procurava explicar à população que não havia perigo na utilização da energia, como pode ser visto por essa matéria que foi irradiada pela Rádio Sociedade da Bahia (PRA4), em 26 de março de 1941. A rádio Sociedade da Bahia, P.R.A-4, tinha, na sua programação, todas as quartas feiras, uma palestra do Corpo de Bombeiros, programa chamado Quarto de Hora do Bombeiro que, possivelmente, ensinava e esclarecia a população quais os cuidados para evitar os incêndios. Nessa palestra, que foi a vigésima sexta, o tema foi “Eletricidade nos Incêndios”, que segundo

o locutor, o tema já havia sido ventilado várias vezes. Nas matérias sobre incêndios, nos jornais da época, a questão do curto-circuito aparece com uma certa regularidade e como vimos na amostra do ano de 1943, a eletricidade aparece como causador de 33,8% dos casos.

Nessa palestra irradiada, que foi escrita pelo jornal Diário de Notícias em 10 de abril de 1941, o palestrante chama atenção para três causas de incêndios: *“1º Incêndios originados ou causados por eletricidade. 2º Incêndios nos próprios aparelhos elétricos. 3º Os perigos decorrentes de ambas as causas. De um modo geral, a origem, desses incêndios obedece a três causas; curto-circuito, irradiação de calor e eletrolise”*.

Depois de definir cada elemento da eletricidade que pode causar incêndios, o locutor faz as seguintes recomendações:

Percebe-se, pois, não devemos deixar de recomendar constantemente, todo o cuidado com as instalações. Uma revisão de seis e seis meses, em nada prejudica; e quantos inconvenientes pode evitar. Meus prezados ouvintes, a nossa tranqüilidade, sobre a segurança de nossos pertences, vale bem o insignificante sacrifício de uma revisão em vossa instalações, especialmente, se não for exposta e vista a qualquer momento²²⁷

A cidade procurava se adaptar a novidade da eletricidade e com os aparelhos domésticos que eram idealizados pela publicidade dos jornais locais. Ao mesmo tempo, essas novidades colocavam em risco o etilo de vida reinante na cidade. Como suportar a novidade da energia e da máquina e garantir as formas de convívio social até então estabelecida na cidade?

Ruth Landes que utilizamos como fonte para descrever a cultura popular da cidade, ao longo do seu livro Cidade das Mulheres, constantemente observa as contradições entre a cultura popular com base na religiosidade e os elementos da modernidade da máquina. Referindo-se ao candomblé e à fé dos negros, a antropóloga duvida da persistência daquela religião diante dos elementos da modernidade. Como nessa passagem:

Mas como se portará na Bahia dos anos 1950, com Universidade, cinemas, rádios e candomblés a clamar pela sua atenção? Que acontecerá à sua herança de tradição e pensamento africanos, que naturalmente, Martiniano lhe forçará pela garganta abaixo? Gostaria de vê-lo agora²²⁸

²²⁷ Diário de Notícias. A eletricidade nos Incêndios. 10 de abril de 1941.

²²⁸ LANDES, Ruth. op. cit. p. 67.

4.3 Pelo telefone.

Outro serviço público, que estabelecia distinções sociais e econômicas, entre os diversos distritos da cidade, era o serviço de telefonia. Esse serviço a cargo da Companhia de Energia Elétrica da Bahia era limitadíssimo às áreas centrais da cidade e seu funcionamento também era bastante criticado.

A fiscalização procurava admoestar a Companhia para que ela melhorasse o seu serviço, porém, entre 1935 a 1945, não houve melhora do atendimento como pode ser percebido pelo seguinte relato:

A Cia não é de agora vem agindo sem ligar ao Governo e a Fiscalização, veja-se para isto o relatório, desta fiscalização, onde esta a denúncia da publicação de tarifas diferentes, para mais, a que foi autorizada pela fiscalização, em 4 de outubro de 1937. Finalizando foi multada essa Cia, porque, esta fazendo um mau serviço que se espera o ruído mais de 900 segundos, quando deve ser imediato, disca-se um número e atende outro; não se disca nenhum número e o aparelho fala, para outro; leva-se o dia a ouvir pelo telefone rádio, sem querer; as linhas encostam, levam dias e dias, sem que a Cia mande separa-las, disca-se para o número qualquer ouve-se o ruído de chamada e o assinante, junto do aparelho chamado recebe esse sinal; finalmente porque o serviço não presta e pelo contrato está passível dessa pena. Bahia 2 de maio de 1945²²⁹.

A Secretária de Viação e Obras Públicas não aceitava os serviços da Companhia de Energia Elétrica da Bahia e comparava os serviços das subsidiárias de outros Estados. A Cia, por sua vez, justificava que era a falta de conhecimento da população no uso do aparelho e a existência da guerra que impedia os melhoramentos necessários.

José Valladares, no Guia Turístico Beabá da Bahia, faz uma deliciosa crônica da cidade. Descreve, assim, o serviço telefônico em 1951 quando foi publicado o guia:

Na Bahia o modo mais seguro para se chamar a assistência, ou os bombeiros ou a polícia é gritar socorro. Para avisar, convidados ou informar um amigo, um menino de recado (...) na mais pacata das cidades do Brasil, nada existe mais temperamental, caprichoso e inconstante do que os telefones. Dias em que esta ótima, dias em que fica mudo ou que dá pipocos ensurdecedores. Basta um pouquinho de chuva para que todas as linhas se constipem²³⁰.

A posse do telefone era aspecto de distinção social, ainda que com todas as suas carências. A condição de possuir um telefone na residência era relevante no jogo das distinções sociais, na cidade da Bahia entre 1935 a 1945. Tanto assim que determinados cargos, na prefeitura, conferiam o prestígio do telefone, como pode ser entendido no

²²⁹ Arquivo Público do Estado. Secretária de Viação e Obras Públicas. Sub-série processos sobre multas datas limite 1945/ 1948. Caixa 2579 maço 49

²³⁰ VALLADARES, José. op. cit. p. 129.

seguinte relato do Diretor da Fiscalização ao Prefeito Durval Neves da Costa, em 4 de fevereiro de 1942.

Solicito de V. Excia. as necessárias providências no sentido que seja transferido para minha residência à Rua Barros Falcão , número 96(Brotas), o telefone número 1180 que se encontra instalado na casa de meu antecessor, à avenida D. João, número 158(Brotas)²³¹



232

O número de assinantes de telefones na cidade era limitado. Segundo o Censo de 1940, havia na cidade 5.336 assinantes particulares de telefones em 1938. No ano de 1937, esse número era de 4.090. Já nas repartições públicas em 1938, o número de aparelhos era de 336 e um ano antes era de 308. Já, com relação às empresas, o número de aparelhos em 1938 foi de 21 e em 1937, esse número de ligações telefônicas foi de 46.

Observando que a cidade do Salvador, em 1940, possuía uma população de 290.443 habitantes, segundo o Censo daquele ano, o número de ligações telefônicas era muito reduzido, para um serviço que já era conhecido desde o final do século XIX. O número total de habitações na cidade, ainda segundo o censo de 1940, era de 45.210 prédios. Nesse mesmo ano, constatamos que somente 11,80 % dos prédios possuíam telefones. O que em si já tornava a eficiência do serviço bastante limitado, porque não se poderia ligar para 88,19% das residências em razão de não existirem os aparelhos. No censo de 1940, não se fala em telefones públicos e também nos jornais pesquisados não

²³¹ Arquivo Histórico Municipal. Diretoria de Fiscalização Geral. Caixa não tem numeração.

²³² Diário de Notícias. Março de 1935.

vimos referência a esse serviço na cidade. Além dessa limitação do serviço de telefonia que era bastante deficiente, como já salientamos, a Companhia de Energia Elétrica da Bahia, fazia ampla publicidade da eficiência do serviço, usando a modernidade da comunicação.



A Companhia também “ensina” os assinantes a fazerem as ligações e culpava os próprios assinantes pela demora de dar linha, uma vez que falavam muito ao telefone. A fiscalização insiste que a Companhia não tinha o menor interesse na melhoria do serviço na Bahia e comparava com os serviços telefônicos realizados em Natal, é importante não esquecer da presença norte-americana, na capital potiguar, durante a Segunda Guerra Mundial, talvez explique muito da melhoria do serviço telefônico em Natal.

Em 21 de setembro esta fiscalização fazia um ofício à Cia, que não está citado neste recurso, nos seguintes termos “a Companhia da Cidade de Natal inaugurou um Serviço Telefônico de 1.000 aparelhos o que prova não haver impossibilidade de obter esse material” – essa Cia, pertence as Cias que pertencem a Cia. auxiliar das Empresas Elétricas. Em 27 de agosto do ano passado, foi dado a Cia, um prazo de três meses (90 dias), para aumentar para três por cento (3%) o número de registros por serem os sessenta (60) existentes mais do que insuficiente para um central originalmente de 4100 linhas. Em 1ª de dezembro foi intimada a fazer um bom serviço no prazo de sessenta dias. Em 7 de fevereiro deste ano foi dado um prazo de mais dois meses para normalizar o serviço. Examinamos as causas dadas pela Cia, como responsável pelo mau serviço. 1ª a falta de ruído, devido ao abuso do uso dos telefones. Ninguém, em bom pensamento, pode

²³³ Jornal A Tarde, Salvador 29 de abril de 1942. Publicidade.

julgar que os telefones aqui, na Bahia, estão sendo usados como as cidades de Santos, Curitiba, Porto Alegre, Belo Horizonte, Vitória e Aracaju ou mesmo das cidades do interior paulista e de Minas Gerais, uma vez que se espera para ter o ruído em média, atualmente, 15 minutos ou sejam 900 segundos, para que estivessem sendo usados constantemente era preciso dar logo ligação. A falta de ruído é devido a insuficiência de “Registro”. Quando a Cia, substitui as telefonistas manuais só colocou sessenta, para uma estação de 4100 linhas, o que mais que insuficiente, pois só podem solicitar ligações ao mesmo tempo sessenta assinantes.²³⁴

A imprensa não dava trégua em mostrar a deficiência do serviço e reclamava da Prefeitura uma ação mais enérgica com relação à Companhia de Energia Elétrica da Bahia, que tinha a concessão do serviço de telefonia. Como pode ser visto nesta matéria do Diário de Notícias de 1941.

O Serviço Telefônico Esta Cada Vez Pior. Já não é de agora que se clama, inutilmente, contra os maus serviços telefônicos da cidade. A guerra tem sido depois de tudo a última desculpa com que se tenta justificar o pouco caso com que é tratado o assinante. Vá lá a desculpa de falta de material muito embora seja estranhável que somente o mercado europeu possa ser encontrado o material indispensável a serviço desta natureza. (...) É impossível falar com alguém, sem interromper, a cada instante, tal o número de ruídos. Reclama-se. Debalde. Não há preposto para o serviço. Ora convenhamos que urge, uma providência, a respeito, e os diretores da Companhia não devem retardá-los²³⁵

A energia elétrica, o telefone, o automóvel, a água encanada e outros objetos domésticos modernos constituíam ornamentos do prestígio social na comuna. Ao mesmo tempo, a cidade passou a se organizar para esses bens modernos industriais e de conforto material. Viver na cidade da Bahia era ser distinguido pela localidade, pela morada, pelo anel no dedo e pela utilização das novas máquinas, principalmente o automóvel.

4.4 A cidade e o automóvel a modernidade sob rodas.

Os jornais estão repletos de anúncios maravilhosos sobre a vedete da cidade – o automóvel. Era para ele que todas as atenções estavam reservadas. Os cargos públicos importantes deveriam possuir carros à disposição das autoridades e a cidade deveria construir novas ruas para a passagem do novo astro da modernidade.

²³⁴ Arquivo Público do Estado da Bahia. Secretária de Viação e Obras Públicas. Secretária de Viação e Obras Públicas. Sub-série processos sobre multas datas limite 1945/ 1948. Caixa 2579 maço 49. O documento é de 2 de Maio de 1945.

²³⁵ Diário de Notícias. “O Serviço Telefônico Está Cada Vez Pior.”. 8 de agosto de 1941.

Há um novo senhor na cidade que exige a rápida transformação do espaço para dar lugar ao automóvel. A arquitetura de Le Corbusier partiu desse ponto, na qual as máquinas, como automóveis, transatlânticos e os aviões impuseram mudanças à cidade. Mas, dessas três máquinas fantásticas, foi o automóvel que operou maiores transformações na cidade tanto de ordem física como social e cultural. A antiga cidade aglomerada que já havia sofrido alguma mudança com o bonde, sobretudo o bonde elétrico, agora conhece um novo agente que permite o rápido deslocamento pelo espaço e tempo, sem o inconveniente dos trilhos.

A circulação na cidade era dirigida basicamente a atender os objetivos dos automóveis. Marshall Berman, em livro já citado, observa como Nova Iorque foi modificada a partir do automóvel.

Não é difícil nos alongarmos indefinidamente sobre o poder e o estilo pessoal de Moses. Entretanto, essa ênfase tende a obscurecer uma das fontes fundamentais de sua vasta autoridade: a capacidade de convencer um público massivo de que ele era o veículo de forças históricas mundiais e impessoais, o espírito propulsor da modernidade. Por quarenta anos, ele se mostrou capaz de personificar a visão do moderno. Opor-se às suas pontes, seus túneis, vias expressas, projetos habitacionais, barragens hidrelétricas, estádios, centros culturais era (ou assim parecia) opor-se ao progresso, à história à própria modernidade.²³⁶

Berman elege Robert Moses como símbolo da modernidade que tem na máquina o dínamo para a transformação da cidade. A circulação e o automóvel eram os agentes da modernidade e da radical mudança da cidade. O zoneamento, os parques e as estradas conjuntamente com o automóvel impuseram uma nova realidade para a cidade²³⁷.

Le Corbusier, chamado por Berman de maior arquiteto do século XX, procurou desmontar a rua antiga do pedestre para dar passagem ao homem motorizado. “*Nessa rua, como na fábrica moderna, o modelo mais bem equipado é o mais altamente automatizado: nada de pessoas, exceto as que operaram as máquinas, nada de pedestres desprotegidos e desmotorizados para retardar o fluxo*”²³⁸. Dessa forma, estava estabelecido que a modernidade da cidade passava pelo automóvel. Além do que a locomoção por meio do automóvel criava um novo estilo de vida e um novo comportamento social.

²³⁶BERMAN, Marshall. op.cit. p. 330.

²³⁷ Idem. p. 335.

²³⁸ Idem. p. 190.

Lewis Mumford, aborrecido com o domínio do automóvel sobre a cidade, declara em sua história da cidade que *“no fundo desse descaminho da técnica moderna, encontra-se uma falácia que toca o próprio coração de toda a ideologia fundamental: a idéia de que a força e a velocidade são desejáveis em si mesmas e que o mais novo tipo de veículo de alta velocidade deve substituir quaisquer outras formas de transporte”*²³⁹.

A cidade do Salvador foi apanhada pelo automóvel e auto-ônibus. A população vivia aglomerada nos antigas freguesias acomodando a morada com a luta da sobrevivência. Com o automóvel, esse quadro entra em conflito, pois já era possível espacializar a cidade. A bem da verdade, já com os bondes elétricos, esse alargamento das moradias já era possível, mas nada comparável ao automóvel. O arrabalde da Barra passou a se integrar à cidade, depois o Rio Vermelho, Amaralina e a até mesmo a Pituba foram ligadas à cidade por uma estrada, apesar de conservarem o caráter de área de veraneio e repouso. Mas, para aqueles que podiam ir a essas novas áreas, o transporte mais usual era o automóvel.

Salvador, por diversos fatores, assistiu, paulatinamente, as suas classes endinheiradas mudarem para os arrabaldes da cidade e, dessa maneira, facilitou a necessidade do automóvel. As estradas, como eram chamadas as vias que ligavam o centro da cidade, ou seja, o distrito da Sé e o Bairro Comercial e as novas áreas ocupadas, e, dessa forma, possibilitaram a espacialização da cidade para o automóvel.

A ação de espacialização da cidade por meio de estradas, ainda que de péssima qualidade, geralmente a base de cascalhos, foi o meio encontrado de ligar os diversos arrabaldes da cidade do Salvador. Entre essas entradas temos a do Chame-Chame que era a Fernão de Magalhães, que segundo a prefeitura, *“tornou-se acessível a qualquer veículo, melhoramento que já está influenciando para a transformação do local em face das novas e melhores construções vão surgindo”*²⁴⁰. Além dessas estradas, outras foram melhoradas, a base do cascalho, como: do Calabar, Ondina, Amaralina, Alto do Cristo Redentor, Amaralina à Pituba, Iate Clube, Santo Agostinho, General San Martin, Plataforma a Periperi, São Caetano. Na foto a seguir, temos um trecho da avenida Sete de Setembro, na Ladeira da Barra que ligava o arrabalde da Barra ao Campo Grande e ao centro da cidade do Salvador.

²³⁹ MUMFORD, Lewis . A Cidade na História. p. 548.

²⁴⁰ Relatório de 1940-1941. p. 61.

As estradas eram estratégias do poder público de garantir a cidade para o automóvel. A medida que os bondes passaram a ser concebidos como arriscados, demorados e desconfortáveis cada vez mais a imprensa e os agentes da publicidade apresentavam o automóvel como solução para um transporte rápido e seguro. No relatório de viagem de Ruth Landes, toda a sua descrição da cidade ocorre a partir do automóvel.

Le Corbusier, em *Por uma Arquitetura*, comparava a cidade à máquina do automóvel que estabeleceu um padrão para todos os carros que também deveriam ser estabelecidos na cidade

O automóvel é um objeto com uma função simples (rodar) e para fins complexos (conforto, resistência, aspecto), que colocou a grande indústria diante da necessidade imperiosa de padronizar. Todos os automóveis têm as mesmas disposições essenciais. Pela concorrência infatigável entre indivíduos estabelecimentos que os constroem, cada um deles se viu na obrigação de dominar a concorrência, e, sob o padrão das coisas práticas realizadas, interveio a busca de uma perfeição, de uma harmonia, afastado do dado bruto prático, uma manifestação não somente de perfeição e harmonia, mas de beleza²⁴¹.



242

Essa concorrência pela perfeição sofisticou o automóvel, ao mesmo tempo, que exigiu melhores condições de dirigibilidade. A cidade não poderia ser um lamaçal para bens tão caros e sofisticados, nem tampouco poderia oferecer ruas acanhadas onde malmente passaria um carro, como era o caso de muitas ruas de Salvador. Nos dois recortes de jornal, estão presentes as publicidades de automóveis da Chevrolet e da Ford do ano de 1937, nas quais cada um se apresenta como inteiramente novo e complexo.

²⁴¹ LE CORBUSIER. *Por uma Arquitetura*. p. 93

²⁴² Diário de Notícias. 1937



O motorista de praça ou chofer, como eram chamados, eram agentes da modernidade. Era uma nova profissão, na cidade, valorizada pelo controle e habilidade em conduzir a máquina. Trajados elegantemente, passaram a definir os espaços sociais da cidade. Festejados pelos turistas, os motoristas e suas máquinas, no estilo Clark Gable, foram agentes de sedução na cidade.

Estrangeiros o automóvel, o pneumático e a Gasolina(...) Apesar do preço excessivo da gasolina – na Bahia consideravelmente mais alto que no Rio – a nossa praça de automóveis é melhor que a da capital do país. De muitos turistas e visitantes nacionais temos ouvido elogios aos automóveis de aluguel que estacionam nas praças da cidade. Difícilmente se encontram carros velhos ou, ao menos aberto. São na sua imensa maioria, “limousines” melhores marcas, novos e bem conservados.²⁴⁴

A importação de automóveis, no período, foi constate como revelam os dados da Associação Comercial da Bahia, o que aponta para o prestígio da máquina automotiva. O carro era símbolo de poder e riqueza e, até no carnaval, se dava preferência ao curso conduzido pelos automóveis. Nos classificados dos jornais, aparece o aluguel do automóvel para a exibição carnavalesca.

Durante a Segunda Guerra, principalmente quando o Brasil declara guerra às Nações do Eixo (Alemanha, Itália e Japão), vieram medidas restritivas ao uso do automóvel particular, em razão do racionamento da gasolina e, os jornais não perderam

²⁴³ Jornal A Tarde 1937.

²⁴⁴ Jornal A Tarde. Janeiro de 1937.

oportunidade de satirizar os proprietários de carros. Ao mesmo tempo, essa atitude revela como os automóveis e seus proprietários e motoristas eram invejados na cidade.

Mas, como Banco do Bonde é Duro.(...) Já está quase esquecida aquela canção antiga que dizia:- Quem foi Naninha... Mas, agora, instintivamente a gente se lembra dela. -Quantas caras dificilmente de serem encontradas na rua, não estão agora dando as caras democraticamente e democraticamente caminhando!...Ainda ontem, no meio dia na hora mais intensa da vida da cidade. Quando todos os que tem casa e comida querem ir ao almoço, assistimos coisas originais nos pontos de bondes.Um deles, por exemplo, foi a panga de dois donos de automóveis para disputar a condução. Um cavalheiro certamente pedestre velho, cheio de recalques e possuidor de um estado nervoso absolutamente alterado pelos sustos das rodas velozes dos carros, sorriu ironicamente, abanou a cabeça e exclamou: - Quem foi Naninha!..²⁴⁵

Os meios de comunicação zombavam dos motoristas e ficavam satisfeitos com os carros nas garagens. Mesmo depois da guerra, havia uma crítica aos proprietários de automóveis como essa de José Valadares, em Beabá da Bahia, em 1951.

O baiano de hoje parece que herdou as mesmas disposições. Quem vê os automóveis particulares, tem a impressão de estar numa cidade de milionários. Melhor que não vá a suas casas: com honrosas exceções, não estão a altura dos Cadillacs, Packards, Lincolns, e Buicks²⁴⁶

É evidente que as casas não poderiam estar à altura dos automóveis, pois a habitação não era moderna ou, como diria Le Corbusier, não era uma fábrica de morar. Não estavam padronizadas dentro de um espírito novo e de funcionalidade da modernidade da máquina automotiva.

Além dos automóveis, a cidade também conheceu, com mais intensidade no período os auto-ônibus que foram disputando com os bondes a preferência dos passageiros. Na verdade, não havia um sistema de transporte tendo por base o ônibus. O que havia eram particulares que possuíam um ou mais ônibus e faziam as linhas de determinadas áreas da cidade.

Havia uma grita generalizada em relação à profusão desse meio de transporte.A empresa, responsável pelos bondes, constantemente protestava contra os auto-ônibus. Porém, não conseguiu aumentar o número dos seus carros e incorporava poucas áreas com os trilhos, o que facilitava a expansão dos auto-ônibus. O fato era que as estradas ligando os arrabaldes e o alargamento das ruas possibilitaram a vinda desse meio de transporte. José Valadares, em 1951, apresenta, dessa forma, o ônibus da cidade:

Ultimamente, muitos ônibus tem aparecido. As ladeiras da Bahia cedo estragam com seus motores. Se estragam o coração dos homens!

²⁴⁵ Imparcial. “Mas como o Banco de Bonde é Duro”. Julho de 1942.

²⁴⁶ VALLADARES, José.op. cit. p. 129.

Também surgiram as auto-lotações. Alguns bons, e a passagem cara. A maioria carros velhos aproveitados, umas caranguejolas, sujas, quebrados, freios ordinários um perigo; mais também caros²⁴⁷

Para Jorge Amado, que não poupava críticas à Companhia Circular de Carris Urbanos da Bahia, que era responsável pelo serviço de bondes, na mordaz opinião do autor de Bahia de Todos os Santos, era um serviço caro e péssimo. Dizia até que as cidades mais bombardeadas da Europa deveriam ter um sistema melhor. Também não poupava críticas ao auto-ônibus. Em duas linhas os define dessa maneira “*alguns poucos ônibus, muito maus também, completam os meios de condução de que dispõem os baianos.*”²⁴⁸



De fato, não havia um serviço de auto-ônibus e, sim, particulares com uma frota, na maioria das vezes de um a dois ônibus a fazer e refazer o itinerário das viagens. O que as fontes denunciam é que os motoristas de ônibus gostavam de realizar a cata de passageiro de acordo com o seu senso de mercado. Mudava o roteiro ao seu bel prazer e retiravam os ônibus de linha por diversos motivos, como as condições das estradas e ruas.

Exº. Senhor Prefeito. O senhor José Joaquim de Almeida faz, de acordo com o exposto no documento junto, uma comunicação a esta repartição referindo-se a retirada de ônibus de serviço e a venda de outro. A exploração de serviço de transporte coletivo em ônibus ainda não está regulamentada e assim os atuais concessionários não assinaram, perante a Prefeitura, obrigações estipuladas em contratos devidamente celebrados. A alegação do proprietário em apreço é

²⁴⁷ Idem. p. 130.

²⁴⁸ AMADO, Jorge. op. cit. p. 263-64.

²⁴⁹ Jornal Diário de Notícias. Salvador 4 fevereiro de 1942. "Continua a Falta de Transporte para o Hospital Sta. Teresinha"

precedente, a pavimentação da Rua Cônego Pereira (via pública entre o Largo das Sete Portas e dos Dois Leões) se encontra em um estado precário de conservação. Ponto que a Prefeitura esta na contingência de concordar com o senhor José Joaquim de Almeida. Deve-se contudo admitir que a atitude deste proprietário é imprópria ao interesse coletivo da população de Quintas e também reconhecer que o mesmo tem se esquivado de cooperar devidamente com a Prefeitura.(...) Assinado João Salles Brito Machado. Diretor²⁵⁰

A falta de regulamentação do transporte de auto-ônibus era também uma das queixas da Companhia Circular de Carris da Bahia, em relação aos proprietários de ônibus em razão da concorrência. Na Semana de Urbanismo de 1935, o palestrante Milton da Rocha Oliveira já expressava a preocupação em relação ao serviço dos auto-ônibus²⁵¹. Em outro documento da Prefeitura fica visível como a concessão do serviço era estabelecida e como os proprietários de ônibus iam ampliando o número de seus carros.

Álvaro Brasilino dos Santos, concessionário do serviço de transporte coletivo por meio de auto-ônibus, nesta cidade, proprietário dos carros números 2810 e 2817, vem comunicar a V.S que assume a responsabilidade do ônibus 2864, de propriedade do senhor José Mutti do Amaral, já legalizado na Inspetoria Geral do Transito, para o exercício de 1947. Assumindo o peticionário, perante a Prefeitura, a responsabilidade do ônibus nº 2864, solicita de V. As, seja concedida a devida permissão para o mesmo trafegar nesta cidade, no ramal da Liberdade. Bahia, 20 de outubro de 1947. Álvaro Brasilino dos Santos.²⁵²

A vida dos proprietários de ônibus e motoristas, quando o motorista não era o proprietário, na cidade, não era fácil, além das críticas constantes dos jornais como na matéria do jornal A Tarde de 1937, com o título, “ A cidade da Bahia. Aspecto da Vida Urbana”, o vespertino dizia que alguns ônibus eram “*imundos. Os estofados dos bancos exibem as palhas de que são cheios. Essas conversas feitas com passageiros camaradas, são em voz alta e, às vezes pelos termos usados, nada edificante*”²⁵³. Além da crítica reiterada dos meios de comunicação, os fiscais da Prefeitura atuavam para vigiar os itinerários para verificar se estavam sendo obedecidos, o que levava aos

²⁵⁰ Arquivo Histórico Municipal. Esse documento tem dois carimbos. Na primeira folha a data é de 16 de agosto de 1948 e na segunda folha outro carimbo datado de 16 de agosto de 1947. No entanto João Salles Brito Machado aparece em ampla documentação com diretor em 1947.

²⁵¹ Milton da Rocha Oliveira era engenheiro civil e Presidente da Comissão Central do Plano da Cidade do Salvador. A sua conferência foi “ O urbanismo e sua Aplicação à cidade do Salvador.”. Na página 7 estabelece “As linhas de ônibus, só deveriam trafegar se congregadas em companhias e sujeitas aos mesmos contratos e obrigações das companhias de bondes”.

²⁵² Arquivo Histórico Municipal. Documento em caixa sem numeração.

²⁵³ Jornal A Tarde. A Cidade da Bahia. Aspecto da Vida Urbana. Janeiro de 1937

constantes conflitos entre proprietários de ônibus e prepostos da Prefeitura que não se limitaram, ao período de estudo. Como pode se extraído desse documento da Prefeitura.

Levo ao conhecimento de V. S que no dia 30 às 18 horas no viaduto foi agredido pelo empresário o senhor Joaquim Corujeira e os seus motoristas que passo a narrar: o motivo foi porque tendo o seu ônibus de chapa número 62-73 que está registrado na linha de Barra e Barra Avenida querendo invadir o ramal de Liberdade e Calçada sem autorização desta Diretoria e como fui notificar que ele não podia rodar o senhor Corujeira me disse que estava perseguindo o ônibus dele e com palavra injuriosa a minha pessoa e a de V. S me agrediu sendo os motoristas por detrás me esmurrou no qual fui obrigado a ir a Secretaria de Polícia pedir garantias indo a 1º Delegacia com dois guardas que me levou juntamente com o agressor o motorista sendo forçado a fazer corpo delito conforme mostrei a V. S, e estar registrada no Instituto Médico Legal Nina Rodrigues na página 158 sob o nº 511 do dia 31/12/50. Peço a V.S as providencias que o caso requer, pois não é a primeira vez que este empresário faz isto, pois com um outro fiscal o senhor Julio Carvalho aconteceu quase a mesma coisa. Bahia, 2 de janeiro de 1951. Nicanor da Silva Menezes²⁵⁴

A liberdade para os automóveis e auto-ônibus era total e a modernidade pensada por Le Corbusier encontrou, na cidade do Salvador, terreno vasto. Os obstáculos à modernidade da máquina estavam nas ruas estreitas, sem calçamento e completamente entravadas por um grande numero de prédios irregulares espalhados pelas ruas. Outro obstáculo era o comportamento popular diante das mudanças que o carro impunha a toda a coletividade e a quebra de padrão social há muito estabelecido.

As principais obras públicas do período tinham um objetivo muito claro: estabelecer o espaço da cidade para as máquinas. E a cosmética urbana procurava além de garantir grandes ruas e avenidas, constituir a infra-estrutura dos abrigos. A prefeitura do Salvador celebrou um contrato concessão pública com a empresa A Linhares & Cia, exatamente para construir abrigos na cidade.

Esses abrigos que emolduravam a cidade para as máquinas de roda e eram classificados em abrigos de primeira, segunda e terceira classe. Essa classificação obedecia ao prestígio do distrito e o seu movimento. Era uma espécie de ante-sala para a espera e admiração do xodó da cidade.

²⁵⁴ Arquivo Histórico Municipal. Caixa sem numeração.



255

Os abrigos construídos por uma empresa de publicidade também estabeleciam um novo elemento da modernidade urbana a comunicação e as novas mídias. Na espera das marionetes, ônibus ou bondes, o transeunte tomava contato com as novidades políticas e sociais e com os novos produtos a partir da publicidade.



256

A despeito do fato da cidade com o automóvel ficou perigosa, pois as crianças não podiam brincar livremente, os adultos tinham que tomar cuidado para não se assustarem com as rodas e as buzinas, a cidade foi modificada com a máquina e conquistou velocidade e espaço. No próximo capítulo, analisaremos como a sociedade da máquina produziu o crime na cidade e como a modernidade penal procurou instituir novas condutas urbanas de acordo com uma nova visão de sociedade.

IV

²⁵⁵ Relatório da Prefeitura Durval Neves da Rocha. 1940-1941. Nessa sessão de fotos não há no Relatório número de página

²⁵⁶ Idem.

“A galinha pulando” e a racionalidade da lei penal na Cidade do Salvador 1935-1945.

A modernidade não foi uma flor que brotou espontaneamente no Brasil e muito menos nas terras da Bahia. O desencanto da magia e a racionalidade jurídica enfrentaram um longo processo de formação por essas bandas tropicais. Ainda que desde o início da República e com a primeira constituição republicana de 1891, o princípio era da igualdade jurídica, porém tal comando não se efetivou no Brasil e na Bahia, com a Primeira República (1889-1930). O domínio oligárquico impediu que a ordem jurídica tivesse eficácia e a máxima “*aos amigos tudo e aos inimigos os rigores da lei*” foi de fato a realidade vigente.

Nosso objetivo, nesse capítulo, é exatamente analisar a constituição desse longo processo de formação de uma cultura da modernidade no Brasil e na Bahia no plano da racionalidade legal ou jurídica, e como a lei penal foi um instrumento fundamental, na Era Vargas (1930-1945) e, principalmente no Estado Novo, de controle social das classes populares que afluíam à cidade e de produção de condutas sociais que passaram a ser tutelados pelo Estado.

O controle social legal-penal era auxiliado pelo aparato repressivo policial que se fortaleceu bastante na Era Vargas, e se constituiu em um meio de socialização das classes populares como também meio eficaz de sua domesticação. Isso não quer dizer que Vargas abriu mão de outros meios de controle social, com base no consenso social utilizando-se dos aparelhos ideológicos como: o sindicato, a igreja, o rádio e toda a indústria cultural disponível na época.

Na Primeira República (1889-1930), a modernidade não pôde se realizar e foi negada pela ação dos proprietários de terra e pela economia agrário-exportadora que não desejavam ou não tinham interesse imediato na materialização do projeto da modernidade. O controle oligárquico e a ação dos coronéis no sentido de negar, a todo custo, a igualdade jurídica e o livre direito do voto constituíam como um verdadeiro mecanismo de cidadania e alternância de poder. O voto aberto e não secreto e a ausência de uma justiça eleitoral foram obstáculos, de fato, e retardaram o projeto da modernidade. Já no plano econômico-social, o isolamento e miséria de grande parte da população brasileira reforçavam a dependência dessa parcela significativa da população brasileira aos potentados locais e exportadores.

Foi com o movimento de trinta que as condições políticas, sociais e econômicas possibilitaram um novo agendamento da modernidade e o golpe do Estado Novo reuniu as condições para a estruturação daquelas condições.

Ao nosso ver, as condições de materialização da modernidade foram criadas com o avanço da industrialização do Brasil, e a ampliação da força de trabalho assalariada, a urbanização e o êxodo rural, a diminuição da hegemonia dos proprietários de terra e da economia agrário-exportadora sobre o Estado brasileiro e a necessidade de instituição do império da lei na regulação das condutas tanto do agente público quanto do indivíduo. Com o movimento de Trinta houve, ainda que tímido, uma expansão do ensino, inclusive de escolas próprias para os trabalhadores. Nesse contexto, o aparecimento da Universidade como espaço da socialização educacional e da ascensão social era um marco da modernidade cultural.

O projeto da modernidade no Brasil foi constituído por interesses múltiplos que tinham em comum a concepção autoritária da sociedade e um dos mecanismos de implantação da ação modernizadora foi a lei e, mais precisamente, a lei penal e seu aparato repressivo sobre os indivíduos. A modernidade da máquina e do concreto armado chegou à cidade também com a lei penal e a sua ação socializadora, no sentido de determinação de novas condutas sociais que eram desejadas pelo poder público e pelas classes sociais que sustentavam o projeto da modernidade.

É essa hipótese que vamos discutir nesse capítulo, procurando evidenciar como a lei penal foi um dos veículos de institucionalização da modernidade na cidade do Salvador entre 1935 a 1945.

Para entendermos como um valor jurídico-legal se institucionaliza, vamos nos socorrer do conceito de Niklas Luhmann quanto a operacionalidade do mecanismo da institucionalização:

inicia-se onde o problema tem sua origem: na capacidade limitada de atenção. Toda interação social exige a escolha de sentidos como tema de atenção comum. Todo sentido, porém, tem mais implicações que as que podem ser explicitadas através da comunicação. Para poder atuar no sentido proposto, portanto, é necessário supor uma definição aceita da situação, desenvolvê-la em uma direção determinada e encaminhar os outros participantes aos seus respectivos papéis. Já que nem todos podem falar simultaneamente, a condução cabe a um ou alguns participantes que se alçam ao centro da atenção comum, aí encontrando ressonância para a comunicação²⁵⁷

²⁵⁷ LUHMANN, Niklas. *Sociologia Jurídica*. Rio de Janeiro Edições tempo Brasileiro, 1983. p. 80.

Recorremos, a Luhmann para discutir, nesse capítulo, como o Estado foi esse agente que encaminhou os outros participantes sociais à orientação do sentido dos papéis sociais que deveriam desempenhar, inclusive, por meio da lei penal buscando institucionalizar, na cidade, novas condutas sociais, para garantir o controle social do espaço urbano. O principal participante da direção da condução foi o Estado que desejava modernizar as relações sociais e econômicas do Brasil. É importante lembrar que a Revolução de Trinta e o Estado Novo, procurava na industrialização do Brasil e na formação de um amplo mercado de força de trabalho de natureza assalariada, as condições de modernização do Brasil, porém essa modernização tecnológica e produtiva não deveria afetar o controle sobre as classes populares, incluindo aí os trabalhadores.

A modernidade da máquina, tendo na transformação industrial o seu centro de atuação, afetava a produção da vida social, na medida que esse mercado de força de trabalho, ia se ampliando na ação da indústria, forçava o estabelecimento de novas regras jurídicas. A criação do Ministério do Trabalho, logo, no alvorecer da Revolução de Trinta, não era uma mera aparência e, sim, uma ação do poder de conduzir a organização da força de trabalho e institucionalizar novas relações. Mais adiante, já no Estado Novo em 1943, a criação da CLT era o ponto de chegada daquele projeto de controle e organização dos trabalhadores com o objetivo de ampliação do mercado de trabalho. Porém, como já sabemos, a institucionalização do aparato legal-jurídico não se limitou às leis da organização do trabalho, sendo marcante nas leis penais.

Antes, porém, de fazermos a análise empírica, é importante reconstituirmos, a ordem legal jurídica, nesses anos iniciais de República brasileira. Entre 1889 a 1930, vigorou no Brasil um amplo federalismo e os Estados membros tinham autonomia, inclusive sobre leis penais e processuais. Já, em 1890, surge o primeiro código penal considerado pelos juristas de péssima qualidade. A técnica penal não era rigorosa e a tipificação penal²⁵⁸.

Com o movimento de Trinta, o código de 1890, foi revogado tacitamente em favor do Decreto número, 22.213, de dezembro de 1932, que criou a Consolidação das Leis Penais, essa foi revogada, cessando sua vigência e eficácia, com a criação, no Estado Novo, do Código Penal de 1940 que passou a ter vigência em 1º de janeiro de 1942.

²⁵⁸ NORONHA, E. Magalhães. Direito Penal. p.60

A vitória de Vargas, em novembro de 1930, efetivou um período que a Historiografia com eufemismo denomina de Governo Provisório (1930-1934) e, Vargas passou a ser o Chefe desse governo. Esse período foi de fato uma ditadura na qual Vargas suspendeu a constituição de 1891 e governa com base nos decretos leis. O poder legislativo estava impedido de funcionar e a imprensa igualmente estava sobre os olhares do poder. Nos Estados membros, foram nomeados Interventores afinados com o ditador e com o clube Três de Outubro dos militares.

Em 14 de dezembro de 1932, Vargas, estabeleceu a Consolidação das Leis Penais, a partir do projeto do desembargador do Distrito Federal, Vicente Piragibe. Esse decreto, sancionado com uma certa rapidez, tendo em vista o momento político brasileiro no qual havia a exigência da sociedade para reconstitucionalizar o país, determinava a Consolidação das Leis Penais, no parágrafo único que *“a consolidação, assim aprovada e adotada, não revogará dispositivo algum da legislação penal em vigor, no caso de incompatibilidade entre os textos respectivos”* Era uma forma de acomodar ao novo documento legal com a legislação oriunda da República Velha e mesmo estabelecida no Governo Provisório(1930-1934).

A Consolidação das Leis Penais era a possibilidade do Estado se legitimar em razão da vitória sobre o movimento ocorrido em São Paulo em julho de 1932, conhecido na historiografia como Revolução Constitucionalista. Esse diploma legal era o meio jurídico do Estado estabelecer o crime e cominar as penas, na medida em que criava os tipos penais e, dessa forma, interditava as condutas cominadas como criminosas ou delituosas.

É importante, nesse momento, nos determos na descrição e análise da Consolidação das Leis Penais de 1932, que regulou as condutas sociais criminais até o advento do Código Penal de 7 de dezembro de 1940, que só entrou em vigência em primeiro de janeiro de 1942, como já salientamos. Na Era Vargas, dos quinze anos de domínio, quase dez anos foram disciplinados pela Consolidação das Leis Penais, incluindo o Estado Novo (1937-1945) que foi o período mais autoritário. A Consolidação das Leis Penais esteve vigente sendo revogada nos últimos três anos do regime.

No primeiro artigo, havia um mandamento fundamental na tradição liberal constitucional burguesa desde 1789 que era o princípio da reserva legal quando estabelecia que:

Ninguém poderá ser punido por fato que não tenha sido anteriormente qualificado crime, e nem com penas que não estejam previamente estabelecidas.²⁵⁹

O princípio da legalidade disciplinava a atuação do Estado, na área criminal, e garantia a estabilidade social, na medida em que determinava qual seria crime ou delito “a violação imputável e culposa da lei penal”, fora da tipificação da conduta criminosa não haveria crime e o cidadão poderia agir livremente, ao menos nos princípios jurídicos. A Consolidação das Leis Penais estabilizava o indivíduo na sociedade brasileira e o incluía na modernidade, pois se sabia o que era proibido e, conseqüentemente, tudo que não fosse proibido seria permitido. Essa forma jurídica de organização da sociedade garantiria a obediência à lei e não as pessoas.

Essa segurança jurídica, mesmo considerando todo caráter autoritário do regime de Vargas, era a possibilidade do indivíduo não estar submetido às regras pessoais nem dos coronéis, das oligarquias ou do poder econômico. É evidente que a superestrutura jurídica encontrava uma realidade cultural da subjugação e da obediência há muito estabelecida e que não alterava a ordem social de imediato. Podemos dizer, com base em Luhmann que havia uma dificuldade de institucionalização na ordem social de respeito às ordens jurídicas.

A Consolidação das Leis Penais de 1932 igualava todos os indivíduos brasileiros que no território nacional cometessem crime ou fatos puníveis, estabelecendo o princípio territorial. Estava organizada da seguinte forma: título II – dos crimes e dos criminosos, título III - da responsabilidade criminal das causas que dirimem a criminalidade e justifica os crimes. Título IV - das situações agravantes e atenuantes, título V - das penas e seus efeitos. Livro II - dos crimes em espécie, esse sessão da Consolidação era basicamente a proteção penal do regime implantado por Vargas, pois previa como crime entre outros artigos o 87 que prescrevia “tentar diretamente ou por fato, sujeitar o território da República, ou parte dele, ao domínio estrangeiro, quebrando ou enfraquecendo a sua independência e integridade”, e cominava como pena de prisão celular de cinco a quinze anos. Nesse mesmo livro, no capítulo II, estabelecia os crimes contra a constituição da República e cominava penas de dez a vinte anos.

A técnica penal da Consolidação das Leis Penais não era a das melhores e depois de estabelecer uma ampla tutela penal na sua organização, passava a

²⁵⁹ Consolidação das Leis Penais. De autoria Vicente Piragibe. Decreto 22. 213 de 14 de dezembro de 1932.

Consolidação a prescrever as condutas típicas que afetavam as relações individuais. Nesse sentido, no Título VIII estabelecia “os Crimes Contra a Segurança da Honra e Honestidade das Famílias e do Ultraje Público ao Pudor”. O primeiro capítulo determinava os tipos penais da violência carnal, seguia os tipos do lenocínio, do rapto, do duelo, da poligamia, do aborto, da lesão corporal entre outros tipos.

Segue o livro III que estabelecia dos Crimes em Espécie quando tipificava os casos de violação a túmulos, organização de loterias e rifas, fabricos de armas, uso ilegal da arte tipográfica, sociedade secreta, mendigos e ébrios, vadios e capoeiras e, finalmente, segue o Livro IV - das disposições gerais que estabelecia a nomenclatura dos tipos penais.

Foi no projeto do desembargador Vicente Piragibe que se passou a disciplinar a vida social brasileira sob a perspectiva jurídico-penal. A Consolidação das Leis Penais tipificava os crimes e entre eles havia uma grande preocupação com a manutenção do regime inaugurado por Vargas, tanto assim que a Consolidação abrigou vários dispositivos legais da Lei de Segurança Nacional, fruto do desarranjo social brasileiro. No decorrer do capítulo, vamos apresentar vários tipos penais; principalmente lesão corporal, sedução, estupro, defloramento, homicídio, furto e roubo que eram os crimes de maiores ocorrências na cidade da Bahia.

A cidade, com o movimento de Trinta, e a ação política de Vargas foi favorecida com a intensificação da atividade industrial. Foi disseminada a prática cultural urbana também, de base jurídica, para melhor racionalizar a convivência social no meio citadino.

A I Semana de Urbanismo de 1935 em Salvador não passou ao largo de tal questão. A cidade e a segurança pública foram pontos levantados pelo conferencista Nelson de Almeida Pinto, como já apontamos, no segundo capítulo. É importante, contudo, chamar atenção que os urbanistas baianos tinham a visão de ordem legal policial para a cidade. A questão da segurança pública era um dos aspectos do planejamento urbano, como um instrumento de garantir a ordem no meio social.

o que se efetiva, ou calando diante de anomalias que pululam em todos os distritos da cidade, ruas tortuosas, casas desalinhadas, becos sem saídas, cujos policiamentos são impossíveis pela descoberturas dos policiadores, tanto outros quistos, perniciosos alguns, quando, então, se convertem em verdadeiros cortiços para a prática dos vícios todos, e onde, dificilmente, se pode prevenir ou reprimir o mal, garantindo a segurança coletiva²⁶⁰

²⁶⁰PINTO, Nelson de Almeida. “Segurança Pública e Incêndios” p. 67.

O espaço urbano mal planejado e sem vias adequadas para a movimentação dos policiadores era meio de facilitação do crime. Conseqüentemente, o bom planejamento com o efetivo zoneamento da cidade garantiam as baixas taxas de criminalidade. Nelson de Almeida Pinto, conferencista da I Semana de Urbanismo, também chamava a atenção para outro problema da cidade que eram os cortiços ou mocambos como era comum se chamar os bairros populares da cidade do Salvador, na proliferação do crime na cidade. A urbanização seria fundamental para evitar a cultura do crime quando criava meios de garantir a ordem e a tranquilidade associando a velocidade da máquina e as vias desafogadas como necessárias para o deslocamento rápido dos policiais agora motorizados, conforme afirmava Nelson de Almeida Pinto: “Presteza familiar, presteza individual, por meio de auto, bicicleta, motocicleta. Certos caminhos, certas ruas, tornam-se verdadeiras pistas!”²⁶¹

Lembra, ainda que a “segurança pública diligencia pela ordem e vigia toda a cidade de modo a ser prestada imediata garantia a quem dela necessitar”, porém a efetiva segurança pública, em todo a cidade, somente seria possível com o deslocamento das forças policiais do Estado²⁶². Havia já na I Semana de Urbanismo, uma clara preocupação dos intelectuais urbanistas e do poder público com os meios de garantir o rápido deslocamento das forças repressivas, em caso de desordem na cidade.

É possível que o ocorrido em outubro de 1930, com o quebra-bondes, estivesse vivo na memória do conferencista, quando a cidade do Salvador assistiu nos diversos pontos da cidade Alta e Baixa destruírem quase completamente os serviços de bondes e, também a massa enfurecida atacar a sede do jornal A Tarde, e nessa quadra de cólera, o poder público pouco pode fazer.

Nelson de Almeida Pinto mostrava como a cidade do Salvador era frágil, na sua segurança pública e criava situações hipotéticas para evidenciar essa fragilidade dos órgãos de manutenção da ordem. Como na seguinte situação:

Não pode haver policiamento confiante numa cidade onde as barreiras de movimento são muitas. Como acorrer, imediatamente, a uma greve na cidade baixa desta Capital, se os seus instigadores promoveram a obstrução da ladeira da Montanha, que é a única trilha de ligação, certa e capaz de circulação, da cidade alta para a baixa? Se as mãos perversas de alguns anarquistas ateaem fogo a qualquer casa comercial, e, em posição estratégica, dominar a ladeira da Montanha, de que modo poderão os carros do Corpo de Bombeiros alcançar o local? Pela ladeira da Conceição?²⁶³

²⁶¹ Idem. p. 72.

²⁶² Idem. p. 69.

²⁶³ Idem. p. 69.

Não era o urbanismo um tema destituído de ordem prática na conjuntura que em vivia o Brasil com os movimentos dos integralistas que não deixavam dúvida em relação as suas intenções de assalto ao poder, liderados por Plínio Salgado, que, inclusive, visitou a cidade do Salvador diversas vezes. Do outro lado, a ANL, que dava mostra de não acatar a ordem democrática liberal e partia para a tomada do poder. Menos de um mês depois que se realizou a I Semana de Urbanismo, irrompeu o movimento militar de novembro de 1935, no qual os quartéis de Natal, Recife e Rio de Janeiro se rebelaram contra o domínio de Vargas, reforçando a sensação de insegurança na cidade.

O Jornal Imparcial no dia 25 de novembro, em edição especial, trazia na sua primeira página, a notícia da “Revolução comunista no Norte”, acima da manchete do jornal matutino, estava escrita a raiz da orientação do movimento, e asseverando que a ordem seria mantida na Bahia:

Os comunistas brasileiros, obedecendo à palavra de ordem da Terceira Internacional, estão tentando, no Norte, o seu último golpe. Desta feita, ainda, nada conseguirão, porque a índole conservadora do nosso povo os repele e as medidas enérgicas do governo anulam os seus propósitos criminosos²⁶⁴

A cidade do Salvador, durante a Era Vargas (1930-1945), viveu em uma conjuntura de crise oriunda da grande depressão de 1929, como também das condições difíceis de uma Segunda Grande Guerra. Ao mesmo tempo, as inovações tecnológicas e as melhorias urbanas que se apresentavam, rapidamente, produziam novas demandas sociais que necessariamente não melhoravam os efeitos da crise. Essas novidades modernizadoras eram acompanhadas de novos comportamentos criados pela difusão do rádio e do cinema que estabeleciam novas condições de sociabilidade urbana.

Essas condições conviviam com o aparelhamento do Estado Policial, criado por Vargas, para manter a sua hegemonia sobre as classes e frações de classe que lutavam pelo poder político no Brasil. A legitimação do Estado Policial foi auxiliada pela criação da criminalidade e, dessa forma, um amplo aparato repressivo foi criado com esse intuito.

A racionalidade da lei criminal produziu na cidade novos comportamentos para seus habitantes e, ao mesmo tempo, comportamentos antigos, que antes não eram tipificados como condutas criminosas, passaram a ser. Significava que os moradores da

²⁶⁴ Jornal Imparcial. 25 de Novembro de 1935. Edição especial.

cidade, principalmente, deveriam rever antigos hábitos, pois agora não seriam tolerados pelo Estado, e passaram a ser crime. Entre os costumes antigos estava o comportamento de resolver os conflitos pela vias de fato, o que não seria mais acatado e foi tipificado como lesão corporal. A lei penal no sentido de proteger a mulher também tipificou os crimes de defloração e de estupro. Mais tarde, no código de 1940, o tipo defloração foi substituído pelo crime de sedução. A modernidade legal, atenta à transformação da sociedade brasileira de rural para urbana e convencida de que no convívio urbano, a mulher estaria mais exposta à violência sexual, escolheu, então, positivar aqueles tipos penais. Além desses, outros tipos penais foram estabelecidos com mais rigor, no plano legal.

Outra conduta que mereceu o tipo penal de crime foi o atropelo fruto exatamente da proliferação dos veículos automotores na cidade. Da mesma forma, na medida que aumentava a ocorrência daqueles casos, aumentava o aparato legal-repressivo com os inspetores de trânsito e os guarda civis com o objetivo de prevenir e, ao mesmo tempo, constituir um maior controle sobre os automóveis e seus condutores.

O aparato repressivo na cidade era bem organizado e contava com as seguintes polícias e guardas: a Guarda Civil, a Guarda Noturna, Polícia Militar e a Polícia Judiciária que agiam sincronizadas pela Secretaria da Segurança Pública do Estado da Bahia, e, sobre a cidade institucionalizavam as condutas sociais desejadas ou do interesse do Estado e do seu projeto urbano de modernização.

O bairro comercial, na cidade Baixa, possuía, desde a Primeira República, a sua Guarda Noturna, auxiliada pelos comerciantes e protegida pela Associação Comercial da Bahia. Na Era Vargas (1930-1945), manteve-se a Guarda Noturna para proteger os bens mercantis do bairro comercial, que fazia a vistoria dos armazéns atacadistas e varejistas, lojas, bares, enfim de toda a atividade econômica mercantil da região.

Nos Relatórios e Boletins da Associação Comercial da Bahia, há descrições com grande riqueza de detalhes das ocorrências noturnas realizadas pela Guarda que podiam ir do achado de algum embrulho a lojistas que esqueceram as portas ou janelas abertas, luzes acesas até furtos, roubos e homicídios.

Como foi o caso da detenção e recolhimento a Delegacia Auxiliar do “*indivíduo de nome Álvaro José Oliveira por ter furtado o uniforme de Jorge Oliveira*”²⁶⁵ em dois de abril de 1936. Ou ainda, a Guarda Noturna prestava assistência social, como foi o

²⁶⁵ Boletim da Associação Comercial da Bahia. Do mês de Abril de 1936, p. 11.

caso de Maria Conceição, residente à rua Campos Sales que se encontrava com dores de parto, no dia 12 de setembro de 1938²⁶⁶. Outro episódio, dentre muitos relatados nos boletins da Associação Comercial da Bahia, foi a morte, em fevereiro de 1943, de um homem que era conhecido na região como “Amorzinho”, na rua da Conceição²⁶⁷. Nesse mesmo ano no mês de setembro, o Comandante da Guarda Noturna relatou as seguintes prisões:

Foram presos e recolhidos a 2º Delegacia: Cleto, Edvaldo e Raimundo Almeida por terem furtado em uma barraca no Mercado Modelo 25 cocos, e a Delegacia de Ordem Social, duas mulheres por estarem cometendo desordens e o indivíduo Melo Silva furtado um relógio²⁶⁸

Com relação às forças policiais e repressivas, a Guarda Civil vigiava o comportamento dos habitantes da cidade, constituindo-se em uma polícia dos costumes. Os prepostos da Guarda Civil estavam em pontos que garantissem a fiscalização cotidiana. Assim, poderiam ser visto nos cinemas, nas praças, feiras públicas, ruas, casas de cômodo em vários pontos da cidade; como pode ser exemplificado pelo seguinte relato:

Inspetoria da Guarda Civil do Estado da Bahia. Parte Sr. Inspetor chefe. Comunico-vos que estando de serviço à Feira do Sete, às 15 hs e 15 m, observei de que o indivíduo Osvaldo Teixeira Costa conhecido pela alcunha de “Feliz Viagem”, estava por detrás das docas do Wilson com uma banca de jogo de azar, pelo que, aproximei-me do local, nessa ocasião e o referido indivíduo evade-se, deixando – material do jogo e dinheiro que apreendi na importância de 67\$400, sendo: 1 cédula de 10\$000; 2 ditas de 5\$000; 5 pratas de 2\$; 21 ditas de 1\$; 4 de \$500; 12 níqueis de \$400; 10 ditos de \$300; 18 de \$200 e 30 de \$100, bem como 1 lata pequena com 3 dados. Em seguida saí na captura do indivíduo, conseguindo prendê-lo na ladeira do Canto da Cruz, recolhendo-o à delegacia Auxiliar, à ordem da respectiva autoridade (Dr. Altino Teixeira). Junto vos envio a importância acima aludida e os demais objetos. Bahia 10 de março de 1941. Ass. Manoel Miranda, Guarda Civil número 272.²⁶⁹

As feiras livres de Salvador eram constantemente vigiadas pela Guarda Civil. Essa vigilância era especial em relação à Feira do Sete ou das Docas que, mais tarde, cedeu lugar à base militar norte-americana, conhecida como a Base Baker. No caso descrito acima, já havia o código Penal de 1940, porém não estava em vigor, o que só ocorreu em 1942. Nesse caso, a figura delitiva era configurada pela Consolidação das Leis

²⁶⁶ Boletim da Associação Comercial da Bahia. Do mês de setembro 1938. p. 10.

²⁶⁷ Boletim da Associação Comercial da Bahia. Do mês de fevereiro de 1943, p. 11

²⁶⁸ Boletim da Associação Comercial da Bahia. Do mês de setembro de 1943. p. 13.

²⁶⁹ APEB. Secretaria da Segurança Pública. Seção de Estatística e Publicidade.. Caixa.21 pacote 01.

Penais de 1932, que em relação ao jogo estabelecia, no artigo 371 que: “ *Consideram-se Jogos de Azar aqueles em que o ganho e a perda dependem exclusivamente da sorte. Pena: prisão celular por um a três meses e multa.*²⁷⁰”.

No quinto capítulo discutiremos os interesses do poder público, inclusive da polícia, em sanear as feiras livres, estabelecendo em seus lugares Mercados Públicos que deveriam controlar os feirantes e, dessa forma, reduzir a criminalidade na concepção da época.

Essa vigilância constante da Guarda Civil, nos locais públicos, especialmente nas feiras livres, nas praças e em festas. A Guarda Civil tinha especial interesse em reprimir os jogos de azar e o jogo do bicho que também era previsto como contravenção penal na Consolidação das Leis Penais. Os jogos de carta a dinheiro eram freqüentes na cidade e a Guarda Civil procurava meios de reprimir, como esse caso, na Ladeira da Preguiça.

Parte. Sr. Inspetor Chefe. Levo ao vosso conhecimento, que estando hoje de serviço do 2^a, quarto, no posto número 183, Mercado Modelo, às 11 horas fui chamado pela guarda civil número 40, que já se achava em companhia do de número 152, afim de irmos à rua da Preguiça cercar um jogo de cartas a dinheiro na via pública, tendo obtido permissão do Sr. Rodante Geral desta Corporação, acompanhei os referidos guardas até o local indicado, conseguindo deter os indivíduos Manoel do Nascimento, residente à rua Manoel Vitorino n 25 e Virgílio Henrique, de residência ignorada, tendo este alegado que dorme “átoa”, cujos os indivíduos foram conduzidos à Delegacia de Jogos e Costumes, à ordem da respectiva autoridade, sendo apreendido em poder dos mesmos a quantia de 1\$300(mil e trezentos reis), que foi entregue na mesma Delegacia. Bahia 29 de agosto de 1941. Ass. Claudionor Cancio de Oliveira²⁷¹

O cinema era outro local público, que tinha postos de observação da Guarda Civil e, entre outras preocupações estava o comportamento dos freqüentadores no cinema, para evitar namoros escandalosos, e os debates acalorados entre os freqüentadores do cinema. Uma outra preocupação era com a censura dos filmes. Os filmes e os cinemas representavam agentes modificadores dos comportamentos sociais, por isso era fonte de controle por meio DIP e do Censor do Estado. Como podemos ver, nesses dois relatos em 1941.

Sr. Inspetor Chefe. Comunico-vos que estando de serviço no dia 24 no cinema Santo Antônio, por ocasião da matinê notei a ausência do programa devidamente visado pela censura/teatral, tendo por este motivo sido alterada a ordem dos filmes. Ainda na “Soirêe” o operador daquela casa de diversão repetiu a mesma falta da matinê, isto é, passou o filme alterando a ordem do programa, dando lugar a

²⁷⁰ Consolidação das leis Penais. Artigo 371. Livro III, das Contravenções em espécie. Capítulo III, Jogo de Apostas. p. 126.

²⁷¹ APEB. Secretaria da Segurança Pública. Seção de Estatística e Publicidade.. Caixa.21 pacote 01.

reclamações por parte de expectadores sendo estes os de nome Ângelo Santos, residente a Gamboa e Valdemar Araújo Silva residente à Fonte das Pedras – av. Candeias s/s e outros que não é a primeira vez que verifica semelhante alteração na ordem do respectivo programa visado pela Censura. Bahia, 24 de junho de 1941. Ass. Oscar Purificação Bitencourt, Guarda civil n 136. Cópia para o sr. Dr. Censor Teatral desta capital.²⁷²

A censura teatral era comandada pela Polícia Técnica do Estado da Bahia e o diretor desse órgão de controle da expressão artística era Pedro Mello. Esse buscava desenvolver métodos científicos para exercer com mais eficácia a censura à produção artística, como podemos verificar nessa documentação do Arquivo Público do Estado da Bahia.

A repartição da Censura Teatral e dos Divertimentos Públicos, indiferente a grita dos descontos, os eternos insatisfeitos, demasiado enamorados de seus interesses individuais ou de currilhos, orientados por condutores imprevidentes, caprichosos ou desatentos nos cumprimentos das leis e regulamentos expedidos para discipliná-los na ordem, dentro da moral e dos bons costumes, não transigi-lo no exercício da respectiva execução, ainda que sem expressivos rigores, mas com firmeza e serenidade, a que não lhe recusou V. E. o indispensável apoio.²⁷³

A ação de Pedro Melo, como diretor do Instituto de Investigação Criminal que foi criado em 1938, realizava pesquisas e investigação dos habitantes da cidade, a que ele julgava “*altamente proveitosa a Polícia e a Justiça*”. A Censura Teatral e o Instituto de Investigação Criminal, por meio das cédulas de identidade, estabeleceram um importante banco de dados da população soteropolitana que incluía os estrangeiros. Pedro Mello clamava por uma melhoria no aparelhamento do Instituto para poder manter a fiscalização e vigilância sobre a população²⁷⁴.

Nesse banco de dados, era possível conhecer os indivíduos por meio das cédulas de identidade, reconhecer os homônimos da cidade e os ofícios e profissões. Era o Estado Policial exercendo controle efetivo sobre os habitantes da cidade do Salvador. No ano de 1940, o Departamento de Polícia Técnica, por meio da censura teatral, fiscalizou os seguintes eventos culturais: Cia Tatuzinho, Cia Renato Viana, Cia Troupe de Variedade, Cia Barreto Junior, Cia Luiz Iglezias. No total, as companhias de espetáculo teatral foram fiscalizadas no turno diurno e noturno 66 (sessenta e seis)

²⁷² APEB. Secretaria da Segurança Pública. Seção de Estatística e Publicidade.. Caixa.21 pacote 01.

²⁷³ APEB. Secretaria da Segurança Pública. Série Republicana. Caixa 15 pacote 03.

²⁷⁴ Idem. Caixa 15, pacote 03.

vezes²⁷⁵. Além da censura teatral e dos espetáculos, havia, também, a vigilância sobre os meios de comunicação principalmente os jornais impressos.

Retornando ao controle da Guarda Civil aos cinemas da cidade, visto que os freqüentadores eram observados e corrigidos em determinados comportamentos. Não raro havia desavença entre o Guarda Civil e o freqüentador dos cinemas, como no caso do cine Pax, na Baixa dos Sapateiros, quando o Guarda Civil e o espectador foram para as vias de fato, em razão da não observância da fila de entrada.

Sr. Inspetor Chefe. Parte. Comunico-vos que estando hoje de serviço no Cinema Pax (na matinê), às 14 horas e 25 minutos, detive e conduzi à Delegacia de Jogos e Costumes, à ordem do Sr. Dr. Delegado Auxiliar, o indivíduo Alberto Moreira, por ter se empenhado em luta corporal comigo, quando lhe observei, por querer o mesmo comprar bilhete na frente dos demais que obedeciam a fila ali existente, fato esse testemunhado por: os Srs. Gabriel Arcaño, 3^a sargento da F. Policial, e Clemildes Acácio dos Santos, residente à Bela Vista nº 31 (Brotas). Bahia, 10 de agosto de 1941. Ass. Custódio de Oliveira Matos, guarda n 209.²⁷⁶

Nesse caso, como em outros, inclusive na ação dos cambistas, o objetivo da Guarda Civil era de produzir novos comportamentos urbanos ditos civilizados. A organização social da cidade entra em conflito com os regulamentos, normas sociais e jurídicas que o poder público queria estabelecer. A modernidade jurídica, ao lado do discurso, e das ações do urbanismo, da máquina eram instrumentos políticos, culturais e ideológicos de transformação da população urbana.

O guarda civil, além de estar atento ao trânsito e seus motoristas, aos cabarés da cidade e à vida noturna, e ao possível alcoolismo, também tomava conta das relações entre os vizinhos. As pensões, casas de cômodo e casas geminadas eram objeto de controle da Guarda Civil como podemos verificar no seguinte boletim de ocorrência.

Levo ao vosso conhecimento, que estando hoje de serviço de prontidão neste Quartel, às 20 horas, detive e conduzi à Delegacia Auxiliar, à ordem do respectivo titular, o indivíduo de nome Luiz Medeiro Passos e uma senhora de nome Diva Passos, sendo que ambos agrediram fisicamente a senhor Maria Ferreira Guimarães, proprietária da Pensão, à rua Carlos Gomes n 64. Sendo testemunha Socrates Catéb, Emílio Pacheco, Reginaldo Marques. Maria Palmeira e Pedro Almeida Vasconcelos, todos residentes na casa acima indicada. Devo esclarecer que o comissário Izidro França Monteiro, determinou que eu conduzisse Diva Passos para o Gabinete de Investigações e Luiz Medeiros Passos, para a Delegacia da 1^a circunscrição policial, tendo o guarda n 456 me auxiliado nas diligências. Bahia, 25 de julho de 1941. Ass. José Hermenegildo Xavier, Guarda Civil n 261.²⁷⁷

²⁷⁵ Idem. Caixa 15, pacote 03.

²⁷⁶ Idem, Caixa 15, pacote 03.

²⁷⁷ APEB. Secretaria da Segurança Pública. Série Republicana. Caixa 15 pacote 03.

A vigilância era uma das armas do Estado, que buscava institucionalizar o regime, inclusive durante o Estado Novo, e, ao mesmo tempo, criar uma cultura de obediência na cidade. Verdadeiramente, a ação do Guarda Civil era acompanhar o comportamento dos moradores e ao menor deslize reprimir, como pode ser constatado pela seguinte passagem:

Levo ao vosso conhecimento, que estando de serviço de 2ª quarto, no posto número, 216 Rua Barão de Cotegipe, (mira - mar) às 11 horas e 30 minutos, observei a passagem de um cavaleiro de nome Almerindo Batista, o qual maltratava o animal em que montava, sangrando toda barriga do dito animal com as esporas anexas presente, apitei para chamá-lo atenção e não sendo atendido, aguardei a volta e no momento que ele estacionou junto aos seus companheiros, tomei as ditas esporas e dei voz de prisão, conduzindo para o Posto Policial do Uruguai à disposição do Comissariado de plantão. Residência do cavaleiro, Cansanção. Foi testemunha o guarda de trânsito 57, que me auxiliou neste serviço. Em tempo digo que o animal ficou sob a guarda da mesma autoridade. Bahia 18 de março de 1941. Raimundo Leandro Viana, guarda civil n 186²⁷⁸.

A “civilidade urbana” do Guarda Civil, no tratamento da montaria, era uma oposição a cultura rural ou das cidades do interior do Estado da Bahia. No boletim de ocorrência, o guarda civil chama atenção que a residência de Almerindo Batista era a cidade de Cansanção, como se dissesse que só um não urbano trataria o seu animal dessa forma selvagem. A oposição entre civilidade urbana e condutas não urbanas iam sendo estabelecidas na cidade do Salvador por diversos instrumentos inclusive as ações repressivas.

Com a chegada de vários migrantes vindos do interior ou tangidos pela seca, estes, ao chegarem na cidade, eram submetidos a uma nova ação socializadora que partia, principalmente da Guarda Civil, e dos outros instrumentos repressivos do Estado.

A vigilância da Guarda Civil não se limitava aos cinemas e suas normas ou a etiqueta do bem cavalgar atingia os cultos religiosos da cidade, em especial, os ritos do candomblé e suas práticas. A Guarda Civil procurava identificar aqueles que praticavam os “feitiços”, como pode ser percebido no seguinte boletim:

Sr. Inspetor Chefe. Comunico-vos que de serviço ontem à rua Vitor Meirelles, às 17 horas e 30mts. Detive e conduzi à Delegacia de Jogos e Costumes, à ordem do respectiva titular, Florisbela da Silva, por ter sido encontrado pelo sr. Amado de Menezes, colocando “bozó

²⁷⁸APEB. Gabinete do Secretário Seção de Estatística e Publicidade. Correspondência expedida e recebida. 1941/1941. Cx. 21, PC 01.

feiticeira” na porta da casa de sua residência, à referida rua. Bahia, 25 de julho de 1941. Ass. Ulisses Bastos Ramos, guarda civil n 237²⁷⁹

O controle policial e criminal dos ritos do candomblé era constante, no período, a antropóloga norte-americana Ruth Landes, durante a sua estada na Bahia foi bastante policiada pelos órgãos de informação da ditadura, determinando o “convite” de sua retirada do país²⁸⁰. Na própria estatística da Delegacia Auxiliar, materializava o controle do Estado sobre o candomblé, e tudo que aglomerasse a população da cidade, como consta nesse quadro abaixo:

Quadro 7.

Relatório das diligências efetuadas pela seção de vigilância e capturas durante o mês de julho do ano de 1941²⁸¹.

Fiscalização Diversas	:
Candomblés.....	40
Pic-nic.....	4
Bailes.....	30
Foot Baal.....	15
Soma.....	89

Além da Guarda Noturna e da Guarda Civil, o poder público estadual contava com a polícia judiciária e a polícia Militar, no sentido de garantir o cumprimento das novas determinações legais.

A Polícia Civil possuía uma organização na cidade com três circunscrições policiais repartidas da seguinte forma: na primeira circunscrição policial civil estavam compreendidos os distritos da Sé, São Pedro, Santana, Nazaré, Vitória e Brotas. Esses distritos, todos pertencentes, a Cidade Alta, compreendiam áreas de maior poder aquisitivo e de melhor urbanização. A segunda circunscrição compreendia os distritos do Paço, Santo Antônio Além do Carmo, Conceição da Praia e Pilar, essa segunda área policial, compreendia dois distritos da Cidade Alta e dois da Cidade Baixa, sendo que o maior distrito em população da cidade era o distrito de Santo Antônio Além do Carmo

²⁷⁹ APEB. Gabinete do Secretário Seção de Estatística e Publicidade. Correspondência expedida e recebida. 1941/1941. Cx. 21, PC 01.

²⁸⁰ Diz Ruth Landes, em Cidade das Mulheres. “A polícia secreta observou-me durante meses, três vezes por dia, mas não tomei conhecimento disso por muito tempo e, quando o soube já completara os meus estudos...”. p. 48

²⁸¹ APEB. Secretaria da Segurança Pública da Estado da Bahia. Gabinete de Investigação Diretoria. Diligencia policial mandado de Prisão. Laudo, Ordem de Serviço 1926-1946. Cx. 44 pacote 1.

que ia até o Cabula, e finalmente a terceira circunscrição policial era formado pelos distritos dos Mares e Penha que estavam situados após a Calçada do Bonfim. Constituíam ainda o aparato policial judiciário a Delegacia Auxiliar e Jogos e Costumes.

É Polícia Civil que temos uma descrição dos fatos delitivos ocorridos na cidade do Salvador, entre 1933 a 1936. No relato criminal feito pelo delegado Ivan Americano, que era titular da 2º circunscrição policial, à Secretaria da Segurança Pública, quando esta é informada da ocorrência de 90 (noventa) inquéritos policiais instalados no ano de 1933. A classificação dos crimes na 2º Circunscrição Policial, que era uma área importante e abrangente da cidade, foi feita da seguinte forma: seis por crime culposos, no qual o agente não tem a intenção de cometer o delito, porém por imprudência, negligência ou imperícia concorre para o ato delitivo. Sendo que desses seis delitos culposos, dois foram homicídios; quatro de lesão corporal.²⁸²

Dos demais inquéritos, do ano de 1933, trinta e quatro crimes foram classificados como dolosos, ou seja, aquele crime no qual o agente tem a intenção de delinquir. Dois foram de homicídio e vinte e nove de lesão corporal leve, dos quais, dois combinados com tentativas de homicídio e houve mais três de lesão corporal grave. Dentro dos noventa inquéritos do ano de 1933, existiram os seguintes crimes, também dolosos: um de infanticídio; dezessete de defloramento; dois de incêndio, três por furto; um por estelionato; um por dano; um por delito de roubo. Como na época, o acidente de trabalho também entrava na esfera penal, ocorreram vinte e dois registros de acidente do trabalho que deu origem à igual número de inquérito e a ainda dois por acidentes diversos.

Em termos percentuais, o ano de 1933, na Segunda Circunscrição Policial apresentou o seguinte movimento delituoso: 40% dos crimes (dolosos e culposos) foram de lesão corporal sendo uma tendência de todo o período estudado. Como já salientamos, os moradores e visitantes resolviam os seus conflitos pela via de fato, desacreditando no poder da justiça e da força pública para a solução dos possíveis conflitos. Os acidentes de trabalho, enquanto figuraram na esfera criminal, tiveram números expressivos, e, nesse ano, foi de 24,4%. Seguem esses dois delitos, os crimes sexuais ou carnais como era mais comum se dizer na época. No ano de 1933, o defloramento representou 18,8% dos casos na Segunda Circunscrição Policial. Já o homicídio (doloso e culposos) entrava com um cifra de 4,4% dos inquéritos instalados,

²⁸² APEB. Secretaria da Segurança Pública. Série Republicana. Caixa 15 pacote 03.

porém quando se separa homicídio doloso de culposo a expressão era de 2,2% para cada tipo de crime. E, finalmente, o furto que é o tipo penal no qual o agente criminoso subtrai coisa alheia móvel sem uso da violência e contra a vontade do possuidor do bem. O furto representava 3,3% dos casos. E, pelos relatos policiais, haviam vários gatunos conhecidos na cidade com grande habilidade ou de invadir as residências ou de subtrair os pertences sem os donos perceberem.

Em 1934, o número de inquéritos sofreu uma leve redução em relação a 1933 e houve um total de 71 inquéritos policiais instalados na Segunda Circunscrição Policial. Esses inquéritos foram assim especificados pelo delegado Ivan Americano: um por crime culposo de lesão corporal leve e vinte e nove delitos dolosos, sendo que três de homicídio, um de tentativa de homicídio sem ofensas físicas, vinte e três delitos de lesão corporal de natureza leve. Porém houve ainda dois delitos de lesão corporal de natureza grave, dos quais um combinado com tentativa de homicídio. Foram registrados, no ano de 1934, oito crimes de natureza carnal, dos quais um de atentado ao pudor, seis de defloração e um de estupro. Três de furto; três por delito de roubo; um por incêndio; vinte e quatro de acidentes de trabalho; dois por acidente diversos. Outro aspecto, que chama a atenção, é que, em uma cidade de 290.000 habitantes de acordo com o censo de 1940, tinha um registro de crimes contra o patrimônio extremamente baixo em relação a outros delitos, com três casos de furto e igual número para roubo²⁸³.

Para tornar possível o melhor entendimento dos dados sobre o crime no ano de 1934, vamos também transformar esses dados em representação percentual. Assim, 36,6% dos casos foram de lesão corporal (doloso e culposo), defloração representou 8,4% dos casos, porém, considerando os crimes sexuais, no seu conjunto, a representação, desses crimes, foi de 11,2%, já que houve um caso de estupro e outro de atentado violento ao pudor.

O que se pode evidenciar foi a dificuldade que a cidade da Bahia tinha em lidar com a nova condição feminina. Já o homicídio representava 4,2%, a mesma porcentagem para o furto, e, finalmente, quanto aos acidentes de trabalho estes representaram 33,8% dos casos. É importante observar que com todo o drama social da cidade da Bahia, e com uma baixa sociabilidade no cotidiano urbano havia uma pequena porcentagem para o crime de homicídio mesmo considerando os casos culposos e dolosos.

²⁸³ APEB. Secretária da Segurança Pública. Série Republicana. Caixa 15, pacote 03.

No ano de 1935, foram instalados 51 inquéritos policiais, pelo delegado Ivan Americano que era filho do prefeito José Americano da Costa, e titular da Segunda Circunscrição Policial. Estes inquéritos tiveram a seguinte configuração: três por crimes culposos, dos quais um de homicídio e dois de lesões corporais leves; dezesseis por crimes dolosos, dos quais três de homicídio, dois de tentativas de homicídio sem ofensa física, nove de lesões corporais leves e dois de lesões corporais graves combinadas com tentativa de homicídio; um de infanticídio; oito de crimes sexuais, dos quais seis de defloração e dois de estupro; um por violação de correspondência; um por falsidade; quatro por furto; dezessete por acidente, dos quais dezesseis de trabalho²⁸⁴.

Usando o mesmo critério para os outros dois anos antecedentes, percebemos que 25,4% dos crimes foram de lesão corporal (culposo e doloso), o que mantinha a liderança desse tipo penal. Já, com relação aos homicídios, houve um sensível aumento em relação aos anos de 1933 e 1934 e quase dobrou o número de ocorrência indo para 7,8%, nos distritos abrangidos pela Segunda Circunscrição. O número de crimes sexuais também aumentou percentualmente, pois o defloração representou 11,7% dos casos e, somando ao crime de estupro, esse percentual vai para 15,6% dos crimes. Estamos insistindo nesses dados porque percebemos, na leitura dos boletins de ocorrência, que a tendência da polícia era qualificar em regra a violência sexual como defloração que, inclusive, tinha uma pena mais branda. O furto representou 7,8% dos casos e também, percentualmente, sofreu um acréscimo em relação aos outros dois anos.

No levantamento do delegado Ivan Americano ao Secretário da Segurança Pública da Bahia, no ano de 1936, foram registrados 86 inquéritos policiais: sete por crimes culposos, sendo que três de homicídio, mais três de lesão corporal leve e um desses sete crimes culposos, um de lesão corporal grave.

Desses 86 inquéritos no ano de 1936, houve 35 inquéritos que foram de crimes dolosos e são aqueles que o agente tem a intenção de delinquir, como já salientamos. Dentre os trinta e cinco crimes, três foram de homicídio, vinte e oito de lesão corporal leve, existiram ainda dois homicídios tentados. Completando o quadro criminal de 1936, ocorreram, pelos inquéritos, dezessete crimes sexuais, dos quais doze de defloração e cinco de estupro; um por falsidade; quatro por furto; um por delito de roubo; três de incêndios; dezessete por acidentes de trabalho; um por acidente sem nenhuma caracterização legal.²⁸⁵

²⁸⁴ APEB. Secretária da Segurança Pública. Série Republicana. Caixa 15, pacote 03.

²⁸⁵ APEB. Secretaria da Segurança Pública. Série Republicana . Caixa 15, pacote 03.

O ano de 1936 conheceu um novo recrudescimento do crime em relação aos dois anos anteriores já que o número de inquéritos, na Segunda Circunscrição Policial, foi de 71 inquéritos culposos e dolosos, em 1934, e tendo uma sensível queda no ano de 1935, pois foram instalados 51 inquéritos, sendo o número mais baixo dessa série. Porém, no ano de 1936, o número de inquéritos instalados conheceu um novo crescimento saltando de 51 no ano de 1935, para 86 naquele ano. Em termos percentuais, o ano de 1936, mais uma vez lesão corporal dominou o cotidiano do crime e os afazeres dos policiais, pois dos 86 inquéritos instalados 37,2% (culposos e dolosos) foram de brigas, bofetões e murros. A porcentagem para homicídio foi de 6,9% (culposo e doloso) e os crimes carnais representaram 19,7%, sendo que o defloramento foi da ordem de 13,9% e o estupro ficou em 5,8% dos inquéritos instalados. Os acidentes de trabalho mantiveram as suas taxa elevada, porém com um ligeiro decréscimo representando 19,7% dos inquéritos instalados. O furto representou 4,6 % dos inquéritos.

Esses dados se referem somente à Segunda Circunscrição policial, pois não tivemos acesso aos dados das outras duas circunscrições. Mas, com esses dados, é possível perceber a freqüência de certos delitos na cidade. De 1933 a 1936, na Segunda Circunscrição Policial, que incluía os distritos do Paço, Santo Antônio Além do Carmo, Conceição da Praia e Pilar, sendo que esses dois últimos distritos faziam parte da Cidade Baixa, como já chamamos atenção.

Na geografia da cidade, o Paço era uma área de passagem entre a Cidade Alta e a Cidade Baixa e possuía uma das ruas mais movimentadas de Salvador que era a rua do Taboão, rebatizada de Silva Jardim que juntamente com o Caminho Novo era rota de todos aqueles que vinham de Santo Antônio Além do Carmo, no sentido à cidade Baixa. Era também, o caminho para aqueles que tomavam o Terreiro de Jesus e iam ou viam da Baixa dos Sapateiros ou seguiam o sentido do Taboão.

Jorge Amado, em Bahia de Todos os Santos, descreve a rua do Taboão com um olhar bastante sombrio e identificava as atividades econômicas da rua – ladeiras e seus tipos humanos principalmente as mulheres da vida.

São casas altas de cinco e seis andares, sobradões antigos, de fachadas desbotadas, algumas delas quase desmoronando. Escadas escuras de onde chega um bafo de bolor, de coisa velha e suja, de urina, de falta de limpeza. Em meio a um formigueiro de gente que sobe e desce, vive um comércio pobre que não cabe nas ruas mais importantes, artesões, remendões de sapatos, santeiros que fabricam indiferentemente imagens católicas. Nossa Senhora e Jesus Cristo, e ídolos negros, Iansã e Ogun, reformadores de chapéus. Os andares superiores abrigam uma variada população de pequenos empregados no comércio, operários, marítimos, pobres de todas as espécies, as

prostitutas mais acabadas também. Mulheres de rosto marcado pela sífilis, parecem velhas de cem anos, que esgotaram o tempo de vida e perderam a aparência humana. Visão trágica para o viandante descuidado numa noite qualquer²⁸⁶.

Como já analisamos, no terceiro capítulo, a rua do Taboão foi alargada na gestão do prefeito Durval Neves da Rocha que realizou várias demolições parciais e totais para garantir o seu saneamento higiênico e moral. Além dessa rua que sofria com o mercado do sexo, como veremos a seguir, a Segunda Circunscrição Policial, possuía sobre seu controle, o distrito de Santo Antônio Além do Carmo que incluía o Cabula, Barbalho área de grande crescimento urbano. No Barbalho, inclusive, veio a se fixar a Escola Normal, idealizada por Isaias Alves, Secretário de Educação e irmão do Interventor Landolfo Alves de Almeida. No capítulo anterior, observamos que Santo Antônio Além do Carmo era o distrito que mais crescia em número de habitação.

Já o Pilar e a Conceição da Praia eram distritos antigos, foram formados no primeiro século de organização da cidade do Salvador, no tempo dos primeiros governadores gerais. Já, no século XIX, a cidade da Bahia era organizada em dez freguesias e essas duas faziam parte do espaço urbano de Salvador. Eram áreas de amontoamento entre a habitação e a atividade econômica principalmente a atividade comercial, como era o caso típico da Conceição da Praia. Já, ao longo da Primeira República, a Conceição da Praia, conheceu obras como a melhoria do Porto e a organização do Bairro Comercial.

Com o objetivo de cotejar os dados listados pelo delegado Ivan Americano, então titular da Segunda Circunscrição Policial, apresentaremos os dados levantados pela Secretaria da Segurança Pública relativa ao movimento dos crimes ocorridos na cidade do Salvador no ano de 1940. É evidente que, em termos estatísticos, esses dados apresentam falhos por não haver a seqüência da série e também, em relação aos dados do delegado Ivan Americano, diz respeito somente a uma circunscrição policial. Feitas essas ressalvas, acreditamos ser importante o cotejo dos dados porque nos possibilita compreender a frequência do fenômeno crime em Salvador e os seus tipos mais característicos. E, nessa comparação será possível afirmar como a cidade e a lei penal produziam a delinquência.

²⁸⁶ AMADO, Jorge. *Bahia de Todos os Santos*.. p. 93.

Quadro 8.

Crimes verificados no município do Salvador ano 1940

Salvador	Total	Homicídio doloso	Homicídio culposo	Homicídio tentado
Delegacia Auxiliar	112	-	-	-
Delegacia 1 ^a Circunscrição	421	5	4	-
Delegacia 2 ^a “	395	5	7	-
Delegacia 3 ^a “	210	4	11	1
Polícia Marítima	5	-	-	-
Total Geral	1.143	14	22	1

Quadro 9.

Crimes verificados no município do Salvador ano 1940

Salvador	Lesões corporais	Roubo	Furto	Estupro	Defloramento	
Delegacia Auxiliar	57	4	23	13	15	
Delegacia da 1 ^a Cir.	357	2	1	12	40	
Delegacia da 2 ^a Cir.	325	1	2	7	48	
Delegacia da 3 ^a Cir.	157	1	8	10	18	
Polícia marítima	5	-	-	-	-	
Total Geral	1.143	901	8	34	42	121

Fonte²⁸⁷

Os dois quadros apresentam os crimes ocorridos, na soterópolis, de forma absoluta. É evidente que nem toda conduta criminosa foi flagrada ou informada pelos órgãos repressivos do Estado, porém esses dados materializam um universo do crime contabilizado pelo Estado. Desses dados, salta aos olhos a liderança dos crimes contra a pessoa, tipificados como lesões corporais que representam em termos percentuais 78,8% dos crimes ocorridos na cidade no ano de 1940.

Esse tipo de delito evidencia uma reduzida sociabilidade dos habitantes da cidade em lidar com conflitos próprios do mundo urbano, como exemplo relações entre vizinhos que não raro desencadeavam agressões verbais ou corporais.

Guarda Civil do Estado da Bahia. Parte. Sr. Inspetor chefe. Levo ao vosso conhecimento, hoje às 8 horas e 30 minutos. Intimei a comparecer à delegacia de Jogos e Costumes, às 14 horas, à ordem do respectivo titular, a doméstica Madalena Hilária, pelo fato de, por

²⁸⁷. Gabinete do Secretário Seção de Estatística e Publicidade. Mapa 1938-1946

repetidas vezes haver perturbado o silêncio noturno do prédio n 22, sito à ladeira das Portas do Carmo, onde também resido, respondendo sempre de um modo às advertências feitas pela minha pessoa, quando encontro na prática de tais fatos, chegando ao extremo de hoje à 1 hora e 30 minutos. Proferir palavras de baixo calão, o que mais de uma vez aconselhei-o sobre o protesto dos moradores do 2ª andar do referido prédio onde também reside a doméstica em questão. Até a hora acima não haviam logrado conciliar o sono, pelo fato de Madalena Hilário haver deixado trancada a chave, no quarto onde mora a sua filha Eunice, menor de 3 anos, desde às 19 horas do dia anterior, não tendo ingressado no seu cômodo até a hora em que fora advertida, a pretexto de visitar pessoas amigas. A doméstica em apreço, reside naquele local, a cerca de 30 dias no quarto n 25, e desde a sua chegada tem sido motivo de desassossego noturno de todos os seus vizinhos, muito embora nada tenha a dizer sobre a sua conduta social. Bahia 5 de agosto de 1941. Ass. Odorico de Oliveira, Guarda civil n 88.²⁸⁸

Nos distritos, como em outros logradouros de Salvador, as causas exteriores do crime tinham uma forte relação com a cidade. Pela exposição do delegado Ivan Americano que era titular da Segunda Circunscrição Policial, nomeado para essa função pela Interventoria Federal que o afastou da Promotoria Pública de Castro Alves e foi comissionado no cargo de Delegado²⁸⁹, a maior incidência das figuras delituosas tinha por base: a lesão corporal, o homicídio, o defloramento, o estupro, o lenocínio, o furto e o roubo. Muito próximo dos dados levantados pela Secretaria da Segurança Pública para o ano de 1940.

Faz-se necessário conhecer como a Consolidação das Leis Penais tipificava o crime, que já sabemos que é *“a violação imputável e culposa da lei penal”*. O tipo penal destacado pelo delegado Ivan Americano e pela Secretaria da Segurança Pública que se evidenciava como dominante na vida delituosa da cidade era o de lesão corporal. Em termos percentuais da Segunda Circunscrição Policial, este tipo de crime representou 35,9 % dos casos, no período de 1933 a 1936. E, como já vimos no ano de 1940, o delito de lesão corporal, representou 78,8% dos casos. Ainda que a comparação seja difícil, é possível determinar que o crime de lesão corporal era o mais comum nos registros policiais, tanto nos quatro primeiros anos da década de trinta quanto no ano de 1940.

A prevalência do delito de lesão corporal denuncia a pouca sociabilidade na cidade da Bahia e também demonstra como se resolviam as questões maiores ou menores com base na auto-tutela ou na agressão física propriamente dita. Era a cultura

²⁸⁸ APEB. Gabinete do Secretário Seção de Estatística e Publicidade. Correspondência expedida e recebida. 1941/1941. Cx. 21, PC 01.

²⁸⁹ APEB. Secretaria da Segurança Pública. Série Republicana . Caixa 15, pacote 03.

da valentia na cidade de “*não levar desaforo para casa*” e principalmente que o homem, macho, deveria resolver as suas questões no força ou no murro. Vimos, na descrição do Guarda Civil que enfrentou um espectador, no cinema, que esse não quis obedecer à fila e se achou agredido quando foi repreendido pelo Guarda o que levou as vias de fato.

Esta representatividade da incidência do crime de lesão corporal era claramente percebido pelo delegado Ivan Americano que segundo ele “*o crime, de ofensa física leve, predomina sobre todos os outros. Segue-se o homicídio, em significativa desproporção. O rol, de tentativa de morte e lesões corporais graves, é bastante expressivos, nos seus baixos algarismos.*”²⁹⁰

Os jornais descreviam constantemente sobre essa forma de violência criminal na cidade, como foi o caso do jornal Imparcial, na sua coluna diária com o título - A Cidade, no dia 12 de outubro de 1936, o colunista descrevia a violência e o comportamento da malandragem na cidade da seguinte forma:

Lá no morro é assim: escreveu não leu recebeu. Na Baixinha. Entrada do Taboão, as seis da tarde . O movimento de sempre. Gente de todas as idades e de todos os feitios. Aquele sujeito cara de poucos amigos, entrou no armazém, engoliu duas “duplas” e saiu feroz. Ficou postado na esquina, esperando alguém. Veio de lá outro sujeito, gingando puxando fumaça de um charuto de três por um tostão. O camarada que estava esperando bateu no braço do cujo:- É hoje Amâncio que agente acerta a “escrita”. O Amâncio estacou, sem assustar-se muito:- Mas, Querino, você saiu com o diabo no corpo? Deixe a gente em paz...- Eu não lhe disse que você é covarde? Você não pode porque se mete a duro? Pra fazer “galinhagem” quando agente aperta...Papel desgraçado...- Amâncio...-Eu não tenho nada a perder, nada...Mando pra inferno e vou pra penitenciária. Pouco importa.- É assim, mesmo. Você não tem nada a perder, mas eu tenho...- Então porque me provocou ontem no jogo? Não lhe partir a cara na mesma horinha, porque estava com dinheiro no jogo. Quando acabei a jogada, você já tinha escapulado...Quer decidir agora, ou não quer?- Saia disso Querino...Aquilo foi brincadeira...- Não. É mesmo você estava me devendo uma conta velha...Você não se lembra?- Mas que sujeito covarde! Você não se lembra da Rosalina, que estava comigo e você foi procurar conversa fiada com ela? Você se lembra, sim. Estou bebendo desde meio dia em sua intenção...- Mas isso não é o diabo! A gente vem do trabalho bem do seu, e encontra a tentação pela frente...- Ajuntou povo. Veio um guarda, desapartou os dois e “trancou”. É mesmo – “quando um não quer, dois não brigam”. Houve, apenas, troca de bofetões. Um malandro do morro, que presenciara a discussão, saiu dizendo:- Lá no morro e assim: escreveu não leu, recebeu. Esses”pontos daqui discutem, ainda...- Estão aí casados...- Briga na rua. Jogo, álcool e mulher.²⁹¹

A coluna A Cidade do Imparcial tinha a preocupação de descrever casos típicos na cidade do Salvador quando narrava dos *mettings* e *footings*, na rua Chile, ou mesmo

²⁹⁰ APEB. Secretaria da Segurança Pública. Série Republicana . Caixa 15, pacote 03.

²⁹¹ Imparcial. A Cidade. 12 de outubro de 1936. p.2.

a presença das mulheres da cidade, ou ainda a animação do carnaval e as festas populares de Salvador. Dedicava-se, também, ao escrever sobre a vida do povo humilde da cidade e os seus tipos urbanos.

Na crônica descrita anteriormente estão presentes os elementos motivadores da violência, ao menos, no imaginário do senso comum de um segmento da imprensa baiana. Esses elementos eram: o jogo, o álcool e a mulher, e esses desaguavam na violência e no crime, principalmente de lesão corporal.

Os agentes propulsores do crime em especial as brigas podem evidenciar um comportamento instintivo por parte da população. No jogo, a vontade de ganhar era forte e não era avaliada a possibilidade de perder e, no caso da frustração, desencadeavam-se as desavenças e as brigas. O segundo agente de desarmonia social era o álcool, como substância estimulante para garantir a motivação do indivíduo a romper, possivelmente, com o seu acanhamento ou inibição e em excesso provocava os conflitos. E, finalmente, o instinto sexual corporificado na mulher. Em uma sociedade urbana e em processo de modernização, a mulher ocupava novos papéis sociais e se expunha publicamente o que desencadeava a lasciva, o ciúme e os conflitos sociais.

Outro aspecto, presente na coluna A Cidade, era uma possível diferença entre a cidade, já que a Baixa dos Sapateiros ou Baixinha, como também era conhecida a popular rua, era a cidade e o morro, para o malandro que assistiu toda a discussão e bofetões entre Querino e Amâncio. Para, o malandro, no morro “*escreveu não leu, recebeu*”, já ali, na cidade, ainda havia conversa fiada. Finalmente, é importante descortinar como o autor da coluna vai compondo ideologicamente o quadro da malandragem e das brigas em Salvador. Primeiro, quando chama a atenção de Querino “*engoliu duas duplas*”, possivelmente cachaça e saiu do armazém com o objetivo de brigar com Amâncio, então estabelece que a cachaça era o combustível ou animador para as brigas, que segundo o autor da coluna, compõe o quadro propício para o crime quando se traz ao cenário a figura da mulher, no caso Rosalina, que era disputada pelo dois contendores e, conseqüentemente, era um agente dos conflitos. E, fechando esse ambiente da criminalidade, havia o jogo que seria o propulsor do delito, pois os jogos de apostas a dinheiro degeneravam em brigas, lesões corporais e até em homicídios.

Nos jornais de Salvador, era freqüente associarem-se as lesões corporais e as tentativas de homicídio com a bebida, principalmente a popular cachaça ou branquinha, como era carinhosamente chamada aguardente à base de cana.

O matutino Diário de Notícias descreve um desses casos, em 19 de maio de 1941, quando um vendedor ambulante Tomé Ferreira bebe cachaça na intenção de brigar com o seu patrão, vejamos a notícia:

Por volta das 20 horas de ontem, a Areia da Cruz do Cosme foi despertado por um grosso “sururu”. Um vendedor ambulante foi o causador de toda a briga. O Vendedor ambulante Tomé Ferreira gosta da “branquinha”. Ontem, porém, Tomé bebeu demais, pra um homem de 45 anos, como ele. E o pior bebeu na intenção do patrão o lavrador André Leoni, de 40 anos, solteiro, branco e residente no local onde possui uma chácara. E quando a “bicha” subiu até as pontas do cabelo já estava “riscando e lambendo”. Assim, apanhando uma faca, dirigiu-se a casa de André Leoni, onde entrou, e , sem mais nem menos, avançou para o patrão, ferindo-o com a mesma. André, então sacando do seu revólver intimou-o a retroceder, sem que fosse atendido. Desferiu o primeiro tiro para o chão. O segundo também. Mas Tomé não se intimidava. E o resultado foi que André teve que atirar mesmo em Tomé²⁹²

O resultado do conflito motivado pela cachaça, segundo o jornal, produziu a lesão corporal grave no pedreiro Domingos Nestor da Silva que também havia sido ferido, a faca, por Tomé Ferreira e o próprio Tomé que levou um tiro, que, para o Diário de Notícias, foi na própria defesa de André Leoni. Nem Tomé Ferreira nem Domingos Nestor da Silva morreram e foram medicados na Assistência.

As matérias jornalísticas do período são romanceadas e o jornalista busca, em detrimento da informação, estabelecer uma espécie de suspense ou mistério dos fatos jornalísticos. Na tentativa de prender o possível leitor, não esclarece informações jornalísticas importantes como por que Tomé Ferreira quis agredir o seu patrão? Outra informação oculta é como o pedreiro Domingos Nestor da Silva foi agredido e por quê? A matéria não nos dá estas respostas, porém fica compreensível que Tomé Ferreira, vendedor ambulante, com 45 anos de idade procurou resolver as suas desavenças com o seu patrão por meio da agressão física. Esse era um comportamento que a modernidade penal da Era Vargas procurava coibir, quando positivou a briga e a rixa como tipos penais. O objetivo era obter, principalmente na cidade, um comportamento pacífico para a solução dos conflitos e repelir a auto-tutela.

O cenário do crime que envolvia o jogo, a mulher e a bebida era recorrente nas explicações da imprensa para as constantes brigas e lesões e, em alguns casos, até homicídio. A polícia também explicava boa parte dos conflitos urbanos em razão da associação daqueles três ingredientes, como foi o caso do Cassino Tabaris quando em 28 de agosto de 1943, uma grande confusão envolveu soldados do Exército brasileiro

²⁹² Diário de Notícias. “Quando a Cachaça Subiu”. Salvador , 19 de maio de 1941.

com os marinheiros norte-americanos, no Cassino. Brigas que foram recorrentes, enquanto estiveram presentes as forças militares norte-americanas, em Salvador, em função da Segunda Grande Guerra.

Termo de Declarações: Aos 28 de agosto de 1943, nesta cidade do Salvador e na Delegacia de Jogos e Costumes, onde se achava o seu titular A. Andrade Teixeira comigo escrivão adiante assinado, presente Alcebíades Daltro de Castro, brasileiro, natural deste Estado, maior, Comissário de Polícia, residente à Lapinha, sabendo ler escrever, e declarou que cerca de uma hora de hoje, se encontrava de plantão na Delegacia Auxiliar, quando os Guarda Cívica de serviço no cassino Tabaris, lhe informou avisando que acabara de se registrar um conflito de proporções serias entre soldados do Exército e marinheiros da Marinha Americana; que o declarante se dirigiu ao local afim de tomar todas as providências, e, ai, chegando, o Guarda Civil numero noventa informou ao declarante que havia detido a ordem do Dr. Delegado Auxiliar, o cidadão de nome Gontran Lessa, mas, o mesmo havia fugado(sic) com o auxílio de terceiros, cujos os nomes ignora, que se apresentou ao declarante o tenente da Marinha Nacional de nome Leopoldo, e disse que se responsabilizaria por Gontran uma vez que este não havia provocado nem agredido pessoa alguma, e, sim tinha sido vítima de uma agressão por parte de marinheiros americanos, que o declarante se comunicou por telefone com o Dr. Delegado Auxiliar, a quem fez ciência do conflito; que os soldados do Exército Nacional que se encontravam presentes, se apresentaram ao tenente Leopoldo, colocando-se à sua disposição para o que “desse e o que viesse”; que o declarante fez ver a esses praças do exercito, o inconveniente da apresentação, uma vez que os ânimos ainda estavam exaltados, e qualquer mal entendido poderia redundar em novo conflito.²⁹³

A longa citação nos informa sobre conflitos entre soldados brasileiros e marinheiros norte-americano no Tabaris, que era um Cassino bastante movimentado, e famoso na cidade. Localizado próximo ao Cine-Teatro Guarani, na Praça Castro Alves era local de encontros, de prostituição e de jogatina. Era o ambiente propício para os conflitos. As prostitutas disputavam os militares e não raro desencadeavam luta entre elas ou entre os militares.

No clima de briga na cidade e de solução dos conflitos pela agressão física ou moral, os estrangeiros residentes na cidade também tinham o mesmo padrão de comportamento e se envolviam ou tentavam resolver suas diferenças na agressão física, como foi o caso da briga no bar Montanha, envolvendo, possivelmente, alemães e suas questões de guerra, caso descrito pelo Guarda Civil, Petronilo de Oliveira Leite.

Sr. Inspetor Chefe. Levo ao vosso conhecimento, que estando de serviço de 4ª quarto, na rua Tomé de Souza, posto número 74, às 19 horas e 30 minutos. Fui chamado pelo investigador Durval Patricio Martins, que me informou de haver no café “Bar Montanha” um incidente; pelo que me dirigi aquele estabelecimento, onde encontrei

²⁹³ APEB. Secretaria da Segurança Pública do Estado da Bahia. Caixa 41, pacote 03.

dois senhores com ferimentos: um com um talho na cabeça produzido por garrafa, o qual seguiu para o posto central dos Socorros de Urgência a outro que foi o agressor do primeiro, de nome Frachiere Beris, com um pequeno ferimento num dente, na ocasião em que os mesmos lutavam. Prendi o último (Frachiere Beris) e conduzir à Delegacia da 1ª circunscrição Policial, onde apresentação ao sr. Comissário de plantão, bem como a vítima Wilthelin Schneider e as testemunhas Arnaldo de Oliveira e Bernardo Vaz, ambos empregados do referido café, tendo acompanhado-me dito investigador toda a diligência até a Delegacia. Bahia 27 de junho de 1941. Ass. Petronilo de Oliveira Leite, Guarda Civil n 64.²⁹⁴

O tipo penal para lesão corporal construído pela Consolidação das Leis Penais de 1932, não tinha uma técnica penal apurada quando configurava que a lesão corporal tinha os seguintes elementos, na configuração do tipo penal presente, no artigo 303. “*ofender fisicamente alguém, produzindo-lhe dor ou alguma lesão no corpo, embora sem derramamento de sangue*”.

A integralização do tipo era de difícil mensuração. E estabelecia como pena de prisão celular de três meses a um ano. Já o artigo 304, estabelecia que “*si da lesão corporal resultar mutilação ou amputação, deformidade, ou privação permanente do uso de um órgão ou membro, ou qualquer enfermidade incurável e que prive para sempre o ofendido, de poder exercer o seu trabalho*”. Esse seria o caso de lesão corporal grave e, nesse caso, a pena se agravava para dois a seis anos de prisão.

Nas estatísticas do crime da cidade do Salvador, estudadas nessa tese, a lesão corporal aparece na liderança de todas as séries. Acreditamos que tão freqüência tem razão na rápida urbanização brasileira na cultura da modernidade da máquina, na mudança da mentalidade feminina, na organização do trabalho assalariado e na forte migração e imigração para o Brasil. No caso da cidade da Bahia, a modernidade da máquina apanhou uma cidade ainda provinciana que rapidamente tinha que mudar os seus valores, o que deve ter favorecido os conflitos.

A vida urbana é mais afeita aos contatos sociais e os conflitos fazem parte dessa vivência, porém quando a cultura urbana não era bem assimilada, uma das formas de solução para as disputas, próprios da vida da cidade da Bahia, era a auto-tutela e a lesão corporal se configurava. Como já assinalamos, era esse comportamento agressivo e belicoso que o poder público procurava evitar fazendo cumprir a Consolidação das Leis Penais.

²⁹⁴ APEB. Gabinete do Secretário Seção de Estatística e Publicidade. Correspondência expedida e recebida. 1941/1941. Cx. 21, Pc 01.

A lei penal procurava, no o artigo 306, da mesma Consolidação das Leis Penais, punir aquele que, por imprudência, negligência ou imperícia produzisse a lesão nos outros, inclusive na sua arte ou profissão, porém, nesses casos, a pena o era mínima, sendo de quinze dias a seis meses de prisão. O objetivo era produzir uma conduta social mais respeitável e cuidadosa com os outros, inclusive no ofício ou na profissão.

Nesse caso, temos a ocorrência de diversos atropelos na cidade, como veremos no quinto capítulo, e a pena mínima para os motoristas não refreava a condução perigosa e os seus efeitos na cidade.

Outros tipos de crime freqüente na cidade eram carnais, sexuais e o atentado ao pudor. Nesses casos, dois tipos penais foram construídos o de estupro e de defloramento, já com o código de 1940, vigente em 1942, foi substituído o tipo defloramento pela de sedução. Pelo visto, boa parte do nosso estudo ocorreu sob o domínio daqueles dois tipos penais.

O crime de defloramento foi muito comum na cidade do Salvador pela freqüência dos dados policiais determinado, no artigo 267 “*deflorar mulher menor de idade empregando sedução, engano ou fraude*”. A pena era de prisão celular de um a quatro anos.

Nos anos trinta e quarenta, a maioria civil era 21 anos no Brasil. E uma estratégia dos noivos e namorados era, nas juras de amor, prometer casamento e, logo após o ato sexual, as deixavam. Muito das defloradas recorriam, então, a polícia para reparar a honra perdida. É importante lembrar que a Consolidação das Leis Penais de 1932, no parágrafo único do artigo 276 que determinava expressamente “*não haverá lugar a imposição da pena ai seguir-se o casamento, aprazimento do representante legal da ofendida, ou do juiz do órfão, nos casos em que lhe compete dar ou suprir o consentimento, ou aprazimento da ofendida se menor*”.

O casamento como forma de se livrar da pena foi um recurso utilizado pelos defloradores e estupradores. Para as mulheres e suas famílias, o casamento significava a reparação do dano moral e social, pois a mulher, que não fosse virgem e permanecesse solteira, sofria com estigma social, além do que o casamento era uma estratégia de sobrevivência para as mulheres.

A própria Consolidação das Leis Penais não punia com maior rigor o crime de estupro, pois a pena de prisão era de um a seis anos e o tipo penal era de difícil verificação. O artigo 268, determinava o seguinte “*estuprar mulher virgem ou não, mas honesta*” e no artigo seguinte, explicava o que se entendia por estupro “*Chama-se*

estupro o ato pelo qual o homem abusa com violência de um mulher, seja virgem ou não”. A dificuldade para o julgador era estabelecer o conceito de abuso. Nesse caso, entendia-se como abuso a conjunção carnal?

Na fraqueza e na imprecisão da técnica penal abria-se a porta para absorver os possíveis réus, porém a justiça baiana obteve sucesso em alguns casos, como foi o caso de Zulmira Zilda Bonfim, menor de dez anos presumíveis já que não possuía certidão de nascimento, no momento em que foi estuprada.

Zulmira Zilda era filha de Andreлина Borges do Nascimento que era amásia, como se dizia daqueles que viviam maritalmente sem casar, de Justino José Reis. E, esse, aproveitando-se da ausência da mãe da menor, violentou-a sexualmente “*em dias de novembro de 1939, no lugar Santa Luzia, Alto do Cacau (Lobato)*”²⁹⁵, região suburbana da cidade do Salvador.

Justino José Reis foi condenado pela justiça a uma pena de prisão de três a seis meses, que a Justiça baiana considerava de grau médio. O réu, não resignado com a decisão monocrática, recorreu da sentença ao Tribunal de Justiça da Bahia. Em acórdão, que é a sentença do Tribunal, a decisão de condenar o estuprador foi mantida e o recurso de apelação criminal de número 792 foi negado por unanimidade. Dessa forma, foi mantida a sentença do juiz de primeiro grau. Para o Tribunal de Justiça da Bahia a culpa de Justino José Reis era total, pois:

A responsabilidade penal do apelado é incontestável ante as declarações da ofendida confirmadas ou harmonizadas com as circunstâncias do fato, como salientou o Exm^o. Sr. Dr. Procurador Geral em seu parecer de fl., sendo ainda corroboradas pelo depoimento da primeira testemunha do sumário e pelos demais elementos de convicção constante dos autos²⁹⁶.

O caso não acabou na condenação do réu estuprador, que, inclusive, foi ratificada pelo Tribunal de Justiça da Bahia, pois Justino José Reis, pede, então, sem o menor constrangimento, a menor Zulmira Zilda Bonfim em casamento à mãe que tinha sido sua amásia dona Andreлина Borges do Nascimento, nos seguintes termos:

Exmo Snr. Dr. Juiz de Direito da 2^o Vara Crime. Justino José Reis sub-firmado, cumprindo pena imposta por esse juízo por crime de estupro desejando repara a falta cometida vem solicitar, com o documento junto de V. Exa., permissão para efetuar o seu casamento na forma da lei com a menor ofendida, visto conter, a mesma, quatorze anos de idade. Pede deferimento. Bahia 2 de maio de 1941²⁹⁷

²⁹⁵ APEB. Estante 192. cx.9. documento 3. Autos criminais.1939.

²⁹⁶ Idem.

²⁹⁷ Idem.

Esse pedido, além de ser uma forma de escapar da punição legal, traz a mentalidade do criminoso dos crimes sexuais quando diz expressamente que “*deseja reparar a falta cometida*” e a forma de reparação seria o casamento. A bestialidade e a brutalidade que sofreu a vítima se perdem frente ao ato reparador do casamento. A sociedade masculina possibilitava que só o homem reintegrasse a mulher à vida social, é uma das compreensões possíveis.

Andrelinha Borges Nascimento, a mãe da criança estuprada e ex-amante do estuprador, com que vivia, frente à realidade perversa da sociedade baiana, concede o casamento da seguinte forma:

Exmo Snr. Dr. Juiz de Direito da 2º Vara Crime. Comunico a V. Excelência, para fins de direito que pelo presente documento dou o consentimento para que a minha filha menor de quatorze anos de idade ofendida que foi pelo sr. Justino José Reis, atualmente cumprindo pena imposta pela Justiça Pública contrair casamento com a mesma mediante autorização de V. Exa. Pede deferimento. Bahia 2 de maio de 1941. Andrelinha Borges Nascimento²⁹⁸

O procedimento do estuprador Justino José Reis revela em muito a condição feminina na Bahia do início da década de quarenta. Primeiro que o casamento era condição para a mulher viver em sociedade, caso deixasse de ser virgem. Segundo que a respeitabilidade da mulher, no mundo social baiano, era garantida pela presença masculina ou do pai ou do marido.

O juiz de Direito que havia condenado Justino José Reis, a contragosto, cede o direito do casamento e reconhece que Justino só estava procurando fugir da pena, porém fazia o consentimento do casamento para preservar a menor Zulmira Zilda Bonfim nos seguintes termos:

Não devo em portanto, alterá-la, menos pelo criminoso que, com assim procedeu procurou fugir à pena, que pela vítima certamente atirada à prostituição e a ignomínia se a reparação não se efetiva²⁹⁹.

O juiz de direito, nesse caso, traz talvez, a mentalidade dominante na cidade da Bahia, nos anos quarenta, no caso de uma mulher solteira que não fosse virgem certamente seria “*atirada à prostituição*”, ainda que o ato sexual praticado por ela não tenha resultado da sua vontade e, sim, de uma brutal violência sexual. E o juiz procede a essa transação penal, ainda que Justino José dos Reis já estivesse cumprindo pena. Diz o juiz humilhado frente ao ordenamento jurídico brasileiro:

²⁹⁸ Idem.

²⁹⁹ Idem

Destarte, e atendendo a que o consentimento expresso da mãe da ofendida que ainda não tem 16 anos é condição formal, segundo preceito do & 1º do artigo 276, da Consolidação das Leis Penais, para a celebração do ato, quando é certo achar-se esse consentimento a fls. 76, apoiando-se a pretensão de Justino José Reis, defiro a petição de fls. 74 para que se processe e haja lugar o casamento observadas as formalidades legais. Bahia 30 maio de 1941³⁰⁰.

A lei penal dos anos trinta e quarenta, ainda que alguma proteção trouxesse à mulher e à criança, não garantiu liberdade à mulher na cidade. O seu comportamento social estava limitado às regras sociais rígidas e qualquer desacordo significava a degradação moral e social.

De qualquer forma, a mulher, na cidade do Salvador, tinha que ser protegida, ao sair à rua, para manter a sua integridade física e moral. A antropóloga norte-americana Ruth Landes descreve a necessidade de acompanhamento em Salvador “..mas, naquela terra, onde a tradição trancava as mulheres solteiras em casa ou as lançava à sarjeta, eu teria sido incapaz de me locomover, a menos que escoltada por homens de boa reputação”³⁰¹.

Pelas fontes pesquisadas, da Secretaria da Segurança Pública, o número de estupro e defloramento era bastante elevado como demonstramos nos dados do delegado Ivan Americano e da própria Secretaria da Segurança Pública. Desse levantamento, construímos um quadro das mulheres violentadas sexualmente no ano de 1940, como amostra do delito:

Quadro 10³⁰²

Raça, idade, ocupação e instrução das mulheres estupradas e ou defloradas

Nome	em Salvador no ano de 1940			
	Idade	Profissão	Raça	Instrução
Olga Maria Silva	17	Doméstica	Parda	elementar
Valdelice Olga Santana	18	Doméstica	Preta	primária
Amelina Nascimento Gomes	16	Doméstica	-	sim
Maria de Lourdes Silva	16	Doméstica	Mestiça	sim
Calixta Porcina Neves	16	Doméstica	Preta	não
Maria Matilde da Cruz	13	Doméstica	-	não
Izabel da Hora	12	Doméstica	-	não
Brazilia do Patrocínio	15	Doméstica	Mestiça	sim
Alice Cardeal de Miranda	16	Doméstica	Parda	nula
Odete Paz dos Santos	20	Doméstica	Preta	elementar
Francisca Pereira da Conceição	17	Doméstica	Preta	não
Izidra Maria Conceição	20	Doméstica	Preta	sim
Maria Ribeiro da Silva	18	Doméstica	Parda	elementar
Leobrina Gomes de Freitas	15	Doméstica	Parda	não

³⁰⁰ Idem.

³⁰¹ LANDES, Ruth. op. cit. p. 50

³⁰² APEB. Secretaria da Segurança Pública. Fonte Gabinete do Secretário. Cx 21, pacote. 02.

Catharina Ferreira Santos	20	Doméstica	Mestiça	sim
Eruilania Manu de Jesus	12	Doméstica	Parda	não
Eulina dos Santos	17	Doméstica	Parda	primária
Alice Ramos da Silva	19	Doméstica	Parda	elementar
Isabel dos Santos Lima	19	Doméstica	Preta	elementar

Pela tabela acima, algumas conclusões são possíveis para a cidade do Salvador no ano de 1940, no que diz respeito aos crimes carnais ou sexuais. Primeiro porque esses crimes eram o segundo em ocorrência dos crimes dolosos na cidade, ao menos nos dados de que dispomos. A frequência dos crimes sexuais revela uma cultura social de violência contra a mulher, na cidade da Bahia. E essa violência se materializava sobre a liberdade sexual da mulher, o que pode ser evidenciado com a manutenção de uma ação cultural de não aceitação dos novos papéis da mulher na ordem social.

Como foi o caso de Catharina Ferreira Santos que foi deflorada ou estuprada, não tivemos acesso ao processo judicial já que os dados disponíveis são provenientes do boletim de ocorrência policial. No boletim, o estuprador ou deflorador foi Gilberto Ferreira Sales, que trabalhava no comércio e, tinha 18 anos de idade. O ato da violência sexual ocorreu na Fábrica de Chocolate Bering, onde trabalhava Catharina³⁰³.

Segundo, porque o aparelho policial tentava desqualificar a figura típica penal de estupro para um tipo penal mais brando que era o defloramento. Observando o quadro acima, e estabelecendo representação percentual, observamos que 100% das mulheres violentadas eram menores de 21 anos e, na Consolidação das Leis Penais vigente em 1940, o defloramento estava previsto no artigo 267, daquela lei, e estabelecia que “*deflorar mulher menor de idade empregando sedução, engano ou fraude*” a pena era de um a quatro anos de prisão celular. Nesse caso a violência para obter a conjunção carnal não fazia parte do tipo penal. Outro aspecto que chama a atenção dos dados coligidos, a partir dos boletins de ocorrência policial no ano de 1940, é que entre as mulheres defloradas ou estupradas ou são mestiças, pardas ou pretas não há presença de brancas.

A ação do aparelho policial era no sentido de aceitar a tese de que não houve violência contra as menores e que elas livremente aceitaram a relação sexual, o que retirava a possibilidade de configurar o crime de estupro. De outra forma procediam os homens em alegar em sua defesa que as mulheres levavam vida dissoluta e já

³⁰³ APEB. Secretaria da Segurança Pública. Gabinete do Secretário. Caixa 21, pc. 02.

mantinham relações sexuais com outros homens anteriormente, destruindo com a tese do defloramento que logicamente, a mulher deveria ser virgem para configurar o crime.

Na Cidade do Salvador, a virgindade era um valor simbólico, construído socialmente, para as mulheres e para as suas famílias. A honra estava estabelecida pela presença do hímen, no momento do casamento. Como pode ser atestado pela briga entre duas vizinhas, sendo que uma insinua que a filha da outra não era mais virgem. Tal fofoca seria mortal para a reputação da jovem e a mãe da menina injuriada precisou recorrer ao Instituto Médico Legal para provar a virgindade da filha. Quando o Instituto Médico Legal atestou a integridade do hímen foi restabelecida a honra da filha, em razão da fofoca da vizinha, e a mãe ultrajada pode mover a competente ação penal contra a fuxiqueira, vejamos:

Delegacia Auxiliar. Relatório. O presente inquérito foi instaurado, em virtude de uma queixa apresentada pela senhora Enedina Maria Santos, de referência as injurias e difamações que senhora Teodora Alves da Mota proferira contra a sua filha Laura Santos, de 15 anos de idade. Interrogada, a acusada disse que jamais ofendera moralmente a menor Laura Santos, considerando, portanto, ser caluniosa a queixa. PROVA TESTEMUNHAL Foram ouvidas as testemunhas Celina Pereira de Cerqueira e José Rodrigues da Silva, que asseveraram haver Teodora Alves da Mota declarado que a menor Laura Santos não era mais virgem. Apresentada a vítima ao Instituto Nina Rodrigues para o necessário exame, os senhores Drs. Flávio de Oliveira Paiva e João Olímpio Guimarães constataram que a mesma conservava o hímen íntegro e sem rotura alguma, conforme laudo do fls. CONCLUSÃO. Da prova testemunhal, conclui-se que o conteúdo da queixa apresentada pela genitora da menor Laura Santos, é verdadeiro. O senhor. Escrivão faça remessa dos presentes autos ao exmo Dr Juiz de Direito da primeira vara crime por intermédio da Delegacia Auxiliar. José Vianna Araújo. Junho de 1943³⁰⁴

Nesse inquérito policial, fica patente como para o meio social soteropolitano era fundamental para a mulher preservar a sua virgindade para garantir o respeito e a honra. Dona Enedina Maria dos Santos, mãe da jovem Laura Santos, então com 15 anos, não iria movimentar o aparato policial e judicial se tal valor não fosse tão importante para a cultura social na Bahia. A desonra de uma mulher era exatamente ceder aos caprichos sexuais dos homens e não casar. Daí as mães, na defesa da honra familiar recorrem a policia e a justiça para obrigar os “maus-feitores” ao casamento ou obrigar os injuriadores a se retratar. No caso de Laura Santos, o juiz do processo após tentar conciliar as partes e, não conseguindo, julgou improcedente a ação de injúria, pois não havia prova de que Teodora Alves da Mota, também moradora no Largo do Tanque na

³⁰⁴ APEB. Secretaria da Segurança Pública do Estado da Bahia. Caixa 41, pacote 01.

rua das Pedras, havia injuriado Laura dos Santos e que se tratava de uma rixa entre as antigas vizinhas.³⁰⁵

Já no caso do defloramento, as mães recorriam a Polícia e a Justiça para reparar a possível perda da honra. Esse foi o caso da viúva, Judith Ferrão Muniz Passos, mãe de três filhas menores com idades de 20 anos, 19 anos e 16anos. A viúva Judith que vivia com a mãe Virgilina Duarte Ferrão Muniz, na rua Castro Neves, número 6, distrito de Brotas. Na petição inicial informa dona Judith:

A suplicante é paupérrima mantém-se, com as filhas graças ao auxílio que lhe prestam os parentes e o pequeno ordenado de 190\$000 que a sua filha Odalia, recebe como encarregada do escritório de Construção do engenheiro João P. Souza, onde trabalha³⁰⁶

Foi exatamente essa sua filha, arrimo de família que se envolveu com o capitão do Exército Brasileiro, Aníbal Vieira de Macedo que depois de várias investidas ganhou a confiança da família, passou a freqüentar a residência de Odalia e foi apresentada a outros membros da família com noivo de Odalia e, um certo dia, a filha apresentando sinais de doença, sem querer explicar a mãe foi então chamado um médico para conhecer do que a filha padecia. Medicada e:

depois de demorado exame, chegou a conclusão de que a menor examinada está deflorada e mais ou menos no quarto mês de gravidez, apresentando ainda sintomas de doença venérea³⁰⁷.

A mãe desesperada entra com a competente ação penal e conclui ainda na petição inicial “*a requerente poderia descrever aqui os mil truques usados pelo sedutor, mas prefere que no curso do processo eles por si mesmo apareçam, apurando a Justiça pública o crime do Capital Aníbal Vieira de Macedo*³⁰⁸”. A defesa do capitão alegou o de sempre, que Odalia tinha vida dissoluta e não era mais virgem, quando ele, a conheceu.

...o denunciado não nega, em absoluto a verdade, por isso declara que foi de fato por algum tempo, desde o mês de abril do ano próximo passado de 1938, amante de Odalia Ferrão Muniz Passos, exatamente ser ela mulher solteira, livre, tanto assim que fora apontada por anteriores jogadores de sua conveniência carnal os quais, sem compromisso de um concubinato ou mancebia definitiva haviam com ela coabitado em chamados “castelos” desta cidade³⁰⁹

³⁰⁵ APEB. Autos Criminais. Estante 191. Cx. 1. Doc.1. Ano 1943

³⁰⁶ APEB. Autos Criminais. Estante 198. Cx. 35. Doc. 8.

³⁰⁷ Idem.

³⁰⁸ Idem

³⁰⁹ Idem.

Finalmente, o juiz que apreciou a ação julgou improcedente e acolheu os testemunhos de que Odalia já tinha experiência sexual e, conseqüentemente, o capitão Aníbal Vieira Macedo não havia deflorado Odalia. Interessante foram os argumentos utilizados pela defesa do capitão Aníbal Vieira Macedo para fugir de qualquer responsabilidade com a jovem moça. Diz a defesa do capitão, nos autos do processo, a respeito de Odalia:

alega na conclusão de que Odalia Ferrão Muniz Passos antes de ter relações sexuais com o denunciado, já tinha havia tido com outros, freqüentava casas de “randes vouns” nesta cidade e que com o próprio chefe do escritório em que trabalhava foi vista na dizer de mais de uma testemunha, em passeios de automóveis³¹⁰

Depreende-se da defesa, do capitão Aníbal que uma mulher que fosse às festas, trabalhasse fora e que passeasse de automóvel tinha vida dissoluta.

A vida da mulher na cidade do Salvador modificada pelo urbanismo progressista não era nenhum mar de rosas, como analisamos. Mas, além da violência sexual era mulher sujeita a outras formas de violências físicas e morais. No comportamento social urbano baiano, uma mulher não poderia andar sozinha e tinha que ter uma companhia masculina para preservar a sua integridade moral e física, como já salientamos no depoimento de Ruth Landes. O simples ato de andar ou passear pelas ruas era motivo de infortúnio para as mulheres como podemos ver nesse relato:

Sr. Inspetor Chefe. Parte. Comunico-vos que estando de serviço de 3^a quarto no Posto n 47 e 48, Av. Sete de Setembro, (trecho do Rosário e Mercês), às 13 horas e 50 minutos, detive e conduzi à Delegacia da 1^a Circunscrição Policial, e apresentei ao Comissário de plantão, os indivíduos Mario Santos e Raimundo Souza Santos, por terem desrespeitado e agredido as senhoritas Maria de Lourdes e Maria Santos, que transitavam pela referida Avenida, as quais foram conduzidas também a essa repartição, para esclarecimento. Bahia, 28 de julho de 1941. Ass. Teodomiro do Espírito Santo, guarda civil n 275.³¹¹

E importante notar que a avenida Sete de Setembro era a principal avenida da capital baiana e morada de endinheirados e prestigiados da cidade. Outro aspecto é o horário que as jovens Maria de Lourdes e Maria Santos transitavam pela avenida às 13 horas e cinquenta minutos, ainda assim dois homens, de acordo com o guarda civil, se

³¹⁰ Idem.

³¹¹ APEB. Secretaria da Segurança Pública do Estado da Bahia. Gabinete do Secretário Seção de Estatística e Publicidade. Correspondência expedida e recebida. 1941/1941. Cx. 21, pc 01.

acharam no direito de desrespeitar e agredir as jovens sendo necessário a intervenção policial da Guarda Civil.

A agressão e o desrespeito eram uma constante na cidade para as mulheres que não contassem com a companhia masculina. Como podemos perceber, desse outro relato, da Guarda Civil, na rua do Taboão.

N/ 2915. GUARDA CIVIL DO ESTADO DA BAHIA. Parte. Sr. Inspetor chefe. Comunico-vos que estando de folga de passagem pela rua Silva Jardim (Taboão), observei uma aglomeração de pessoas em frente ao Café Águia Central, aproximando-se, deparei - me com uma mulher que discutia com um indivíduo e se achava ferido na testa, sabendo porém, de que o mesmo fora agredido pela referida mulher que chama-se Marieta Caetana dos Santos, a qual prendi em flagrante e conduzi à Delegacia da 2ª circunscrição Policial acompanhada da testemunha Felix João Messe, que declarou que o ferimento fora feito com uma bolsa de couro e motivado porque, a vítima que chama-se Albérico Pereira da Silva, é acostumado bulir com todas as moças que por ali transitam, e que a agressora foi uma das vítimas. A agressora, a vítima e a testemunha, residem ao Beco da Gasosa n. 29, Taboão, número 20 e Beco da Madeira n. 9, respectivamente. Bahia, 5 de agosto de 1941. Ass. Aristóteles Queirós Afonso, guarda civil n 367³¹².

Ainda que o comportamento do Guarda Civil tenha sido distinto em relação às jovens que transitavam na avenida Sete de Setembro, uma vez que prendeu Maria Caetana, a mulher que se defendeu de Albérico Pereira da Silva, contumaz em incomodar as mulheres que transitavam pela importante artéria do Taboão, o caso evidencia que as mulheres procuravam meios de se defender dos importunadores nesse caso com a utilização da bolsa de couro. Outro aspecto que não pode escapar à observação é que Maria Caetana transitava em uma artéria da cidade que não era permitido para mulheres de família, talvez explicando a ação do galanteador grosseiro e da detenção de Maria Caetana.

A violência também se manifestava, no ambiente doméstico, como podemos depreender dessa matéria do jornal Diário de Notícias de 10 de junho de 1941, com o sugestivo título machista que “Em Briga de Marido e Mulher”. A matéria jornalística descreve a desavença do casal, que terminou em tragédia quando o vizinho e compadre, Graciliano dos Santos, morador na “Coroa” do Tororó, preto, casado, quitandeiro e com 30 anos de idade foi separar a briga do seu compadre Alcides Prado Moreira que dava uma surra na mulher e foi morto.

E foi assim: - Graciliano estava em casa, quando ouviu gritos de mulher. E como todos os homens, que ainda têm um restinho daquele espírito dos cavaleiros medievais, hoje encarnado na cômica e quixotesca figura “Popeye, o Marujo”, ele saiu em socorro da mulher que apanhava. Mesmo porque

³¹² Idem.

tratava-se de sua comadre, a vizinha. Entretanto, o compadre, Alcides Prado Moreira, não estava por menos, e batia na mulher sem dó nem pena...Graciliano quis bancar o “mediador” e foi aí que Alcides Prado não gostou, passando a brigar com ele, em vez de sua mulher. E a luta passou para a rua, Alcides sacando de um punhal, desferiu golpes no compadre, fugindo em seguida. Graciliano era um homem morto³¹³

Com já salientamos, o discurso jornalístico da época buscava o opinativo e romancear o discurso do que propriamente informava sobre os acontecimentos. No caso da matéria acima, o autor da notícia começa a descrever a tragédia com a modinha popular na época, em *“briga de marido e mulher ninguém deve meter a colher”*, reafirmando no imaginário social que, no espaço privado, o marido deveria tratar a mulher como desejasse e não diria respeito a ninguém a seu proceder dentro de casa com a esposa. O autor da notícia jornalística dizia que *“daí porque tendo ido apartar o compadre que brigava com a mulher, foi ele o escolhido pelo destino para confirmar a “voz do Povo” em suas modinhas e quadras”*³¹⁴.

Outro aspecto observado é que na matéria se transmite a concepção de que interferir na briga conjugal estaria errado. Certamente, a matéria jornalística refletisse um senso comum, no início dos anos quarenta e, por isso mesmo, na construção da notícia o quitandeiro Graciliano e compadre de Alcides Prado Moreira, que vai tentar conter a briga e livra a mulher da surra aplicada pelo marido, estaria errado. Quando descreve o cenário da briga, o autor da matéria diz que Graciliano *“quis bancar o “mediador”*”, o mesmo que dizer o bonzinho, o bom samaritano. Entendemos que havia uma compreensão social, na cidade da Bahia que era perfeitamente lícito e correto aplicar surras nas mulheres *“sem dó nem pena”*.

João Falcão, jovem e líder estudantil da Faculdade de Direito da Bahia, em suas memórias sobre o Partido Comunista, descreve o seu comportamento com Jussara, uma jovem mulher da vida, quando recorreu à violência física para ganhar a rua e entregar os boletins subversivos contra o regime de Vargas.

Saí à procura de outro porto. E não foi difícil, dada a minha mocidade e a condição de rapaz bem apessoado. Dessa vez encontrei uma rapariga que vivia na conhecida “Pensão Americana”, de Erondina, situada no começo da Ladeira da Montanha, num prédio antigo e grande, com dois andares. Aí existia um cabaré, freqüentado por homens da classe média de todas as idades. De boa estatura, clara e bonita, Jussara substituiu Edite. Este relacionamento durou pouco

³¹³ Diário de Notícias. “Em Briga de Marido e Mulher”. Salvador 10 de junho de 1941.

³¹⁴ Idem.

tempo. Primeiro, porque gostava de fingir cenas de ciúme e, além disso, era curiosa. Certo dia percebeu que eu portava um revólver. Armou o maior escândalo para que eu não saísse à rua. Não consegui convencê-la e, já em cima da horário marcado para o encontro com os companheiros – eu não podia atrasar um minuto sequer – começou a gritar. *Fui obrigado a usar a força e dei-lhe um coronhada de revólver na cabeça, para abate-la.* É claro que nunca mais a procurei.³¹⁵

O relato do jovem comunista, de então, pôde evidenciar um padrão de comportamento masculino que garantia ao homem a agressão física e, em outros casos, moral contra a mulher. O jovem comunista, João Falcão, para despistar, a repressão policial, se valeu das prostitutas da cidade, ao menos de duas delas: Edite e Jussara, para aguardar o melhor momento da distribuição do material subversivo contra a ditadura de Vargas.

Salvador, como descrevemos no terceiro capítulo, tinha locais que eram espaços da prostituição, esses espaços recebiam do poder público policial uma forte vigilância, como podemos perceber do relato do delegado Ivan Americano que era titular da Segunda Circunscrição Policial. Vejamos como o delegado descreve a geografia do mercado do sexo, na Bahia.

Sem os exageros de uma perseguição impiedosa, em que se compraz, freqüentemente, o espírito da violência, desatento à complexidade das causas sociais da prostituição. Esta Delegacia tem providenciado no que tange à existência das meretrizes, retirando-as dos bairros familiares onde elas, ultimamente, penetraram, por efeito da campanha que lhes foi movida, na 1ª Circunscrição, pelo Delegado Dr. Tancredo Teixeira. Expurgado o Gazômetro, em 1933, das misérias do mercado sexual, na sua feição mais vil, graças, principalmente, aos esforços do sub-Comissário Alberto Baptista Pereira da Cunha, esta Delegacia, em 1935, empenhou-se no saneamento da rua Silva Jardim, antiga Taboão, artéria trepidante de comércio, hoje livre de bordéis e de pensões alegres. Esta Delegacia tem adotado medidas de repressão a casas de tolerância, sobretudo nos distritos de Santo Antônio e Rua do Paço, onde elas proliferavam.³¹⁶

Vimos, também, que as obras de alargamento da rua Carlos Gomes desalojou várias prostitutas, dessa localidade para as áreas mais próximas ao Terreiro de Jesus estabelecendo uma nova área da prostituição na cidade. O poder público procurava criar um serviço de profilaxia e as fichava para garantir o controle do mercado do sexo na cidade, para se ter uma idéia do movimento da prostituição em Salvador, só em janeiro de 1943, 132 abrigos foram registrados, como pode ser visto no quadro que segue e

³¹⁵ FALCÃO, João. op. cit. p. 71. Grifo meu.

³¹⁶ APEB. Secretaria da Segurança Pública do Estado da Bahia. Cx. 15 pacote 03.

2.840 mulheres da vida foram fichadas demonstrando as difíceis condições de vida e sobrevivência, sobretudo aquelas deserdadas da sorte e da companhia masculina.

Quadro 11

DELEGACIA ESPECIAL DE JOGOS E COSTUMES

SEÇÃO DE DECAÍDAS. ANO DE 1943.

	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	
Decaída fichadas	-	6	-	64	16	-	9	85	61	7	
Cartões de identidade											
Fornecidos	-	-	5	28	17	4	12	123	70	10	
Cancelamento de fichas	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	
Registro de abrigos	132	3	3	3	5	-	4	7	1	-	
Cancelamento de abrigos	-	-	1	-	3	5	-	3	1	-	
Registros de casas de tolerância	31	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Cancelamento de casas de											
Tolerância	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Transferência de casas de											
Tolerância para abrigo	-	-	-	-	-	-	-	13	3	2	
Transferência de residência	-	-	-	1	2	-	-	2	2	1	
Transferência de nome	-	1	-	-	1	-	1	-	1	-	
Serviço de profilaxia	-	criado em agosto do c/ano					-	-	75	78	46
(mulheres examinadas)											

Obs. Mediante ordem de V.Ex^o. Foram fechadas em julho todas as casas de tolerância.

Nesta capital existem 2840 mulheres fichadas.³¹⁷

O rigoroso controle policial não se limitava às prostitutas da cidade e às zonas do mercado do sexo. A ação policial exercia uma forte vigilância nos segmentos populares da cidade, às chamadas “classes perigosas”. Os trabalhadores sem função fixa eram fichados pela Delegacia de Jogos e Costumes. Ao menos é o que se compreende do relato do delegado da Delegacia de Jogos e Costumes ao Secretário da Segurança Pública em 1943. Vejamos:

Nas funções de Delegado de Jogos e Costumes, estabeleci campanha contra falsos mendigos, exercendo severa vigilância nas ruas e logradouros públicos, procurei evitar o máximo possível, que os mesmos viessem do interior para esta capital; procurei amparar recolhendo aos hospitais e estabelecimentos apropriados, os verdadeiros mendigos. Abri verdadeira campanha, com resultado apreciáveis, contra ébrios, desordeiros, vagabundos, gigolôs e exploradores de casas de cômodo. Regulamentei o meretrício, localizando-o; proibi que as mulheres a ele entregues permanecessem nas ruas, seria fiscalização sobre os namoros, para evitar cenas deponentes – contra os bons costumes. Fiscalizei as praias de banho. Exerci enérgica pressão contra os jogos de azar, salientando o jogo do bicho. Fichei, fardei e organizei os jornaleiros, baleiros, doceiros, engraxates sorveteiros e criei uma turma de tomadores de conta de automóveis, tendo a este respeito honrosa carta do Rotari Clube deste

³¹⁷ APEB. Secretaria da Segurança Pública do Estado da Bahia. Relatório de atividades. Delegacia da 1ª Circunscrição policial. Fls. 58. Cx. 15 pacote 03.

Estado. Graças ao espírito elevada compreensão social de V. Exc. Foi criado o serviço de profilaxia das decaídas; estabelecida um pavilhão em Brotas, para amparo aos menores e mendigos não hospitalizados; foram fechadas as casas de tolerância; ainda graça à esse mesmo espírito, foi dado trabalho em São Lázaro, Invernada e Vila Militar, a desordeiro e ébrios. Na Delegacia de Jogos e Costumes, deixei organizado um serviço completo de fichário. Outrassim, nessa Delegacia policiais foram divididos em turmas de acordo suas aptidões e tendências, porém, sempre, sobre severa vigilância.³¹⁸

Voltando à incidência do crime, na cidade, pelos dados de que dispomos gostaríamos de chamar atenção para os crimes contra o patrimônio representavam em termos percentuais uma proporção bastante diminuta em relação a outros crimes como lesão corporal e crimes sexuais, pois o furto, em 1940, representou 2,9% dos casos, enquanto que roubo, que é feito mediante violência ou grave ameaça, teve um percentual de 0,69% dos casos ocorridos naquele ano. Nesses dois casos, a ação dos delinquentes estaria mais relacionadas a condição de sobrevivência na cidade. Furtos e roubos revelam os objetos de desejo dos delinquentes que tinham valor para os receptadores dos objetos roubados ou furtados. Quando se observam os dados apresentados pelo delegado Ivan Americano, a amostra de furto e roubo tem uma porcentagem um pouco maior, representando em quatro anos, 1933 a 1936, a cifra de 6,3% dos inquéritos instalados no mesmo período.

Nos boletins policiais, os objetos furtados e roubados eram, na sua maioria, elementos da modernidade da máquina como: relógios, rádios e vitrolas. As roupas também estão associadas às condições de apresentação na cidade e eram fontes de desejos dos gatunos e larápios.

Delegacia Auxiliar. Relatório. Antônio Gomes de Menezes, gatuno reincidente, respondeu a inquérito, nesta Delegacia Auxiliar, pelo fato de haver furtado dois relógios, ao Terreiro número 20 e um aparelho de rádio marca “matador”, em uma pensão à Ladeira da Palma. Ouvido em auto de perguntas (fls.), confessou Antônio Menezes a autoria dos mencionados furtos e mais o de um relógio despertador. Vendeu, os produtos dos furtos, a exceção do despertador que se encontra em casa de sua mãe, em Perí-perí. O furto do objeto em apreço foram confirmados pelas vítimas de nomes: Bernardo Medrado, Carlos Caetano de Miranda e Dionísia Borges da Silva. Bahia 21 de junho de 1943.³¹⁹

O relógio despertador era um bem tão desejado que o gatuno Antônio Menezes não o vendeu e deve ter ofertado a sua mãe. O outro relato, evidencia a atuação do

³¹⁸ Idem

³¹⁹ APEB. Secretaria da Segurança Pública do Estado da Bahia. Caixa 41, pacote 01.

ladrão de roupa que geralmente contava com um receptador para amealhar algum dinheiro nas difíceis condições de sobrevivência urbana.

Delegacia Auxiliar. Relatório. No dia 15 do mês de maio último, entre as 19 e 21 horas, Manoel da Conceição, vulgo “Lapiche”, penetrou na casa do engenheiro Jorge Leoni da Silva, Bela Vista do Cabral, cinco, de onde furtou peças de uso e vestuário. Em poder do indiciado foram encontrados, um duque de casemira e uma camisa de tricoline; em mãos de Joaquim Pereira de Andrade, um par de sapatos pretos, adquiridos por trinta cruzeiros; em mãos do embarcaçõ Domingos Nobre, um capa de gabinete, adquirida também ao indiciado por trinta cruzeiros. Os objetos apreendidos foram avaliados em setecentos e cinquenta cruzeiros. Alegando ser menor de 19 anos, deu-se lhe curador, Bel. Clóvis Monteiro de Almeida. Tratando-se de acusado afeito à prática de crimes, já tendo respondido a processo por delito ligado a espécie, pelo qual cumpriu pena na Casa de Detenção, sem família, nem interesses de monta que a prendam ao distrito da culpa, possuindo certo grau de periculosidade, necessária se torna a sua prisão preventiva, para asseguradas a instrução do processo e aplicação da pena. Cidade do Salvador, 4 de outubro de 1943.³²⁰

Além dos relógios, rádios e roupas, os gatunos da cidade assaltavam os armazéns à procura de comida para o abastecimento próprio ou a venda dos produtos roubados para algum receptador.

Delegacia Auxiliar. Representação. No dia 22 do corrente a Superintendência da Cia Cessionária das Docas, queixava-se a esta Delegacia de roubos verificadas em seus armazéns. Procedidas às diligências foram detidos pelos investigadores: Publio Araújo e Arlindo Santos Silva os indivíduos Roque Pinheiro dos Santos, Tomaz de Aquino Bispo Menezes, Jorge Gomes da Silva, vulgo “Grosso” e Agenor Teofilo dos Santos, malandros conhecidos como freqüentadores do areal das docas. Roque Pinheiro dos Santos, interrogado, confessou todo o crime, acusando como principal autor dos roubos verificados nos armazéns sete e dez das docas, o incorrigível gatuno Tomaz de Aquino Bispo Menezes. Fora ele quem o induziu e a seus companheiros a praticar o crime.(...) Bahia 27 de maio de 1940. Leôncio Gomes de Azevedo. Delegado Auxiliar Interino.³²¹

Vimos, nos boletins policiais, a participação de vários menores de idade na vida delitiva da cidade. A infância desvalida era um grande problema na cidade e datava desde o século XIX.

Jorge Amado já em 1938 havia descrito a difícil vida desses menores no livro Capitães da Areia. A infância, sobretudo pobre, sofria com as condições de vida na

³²⁰ Idem.

³²¹ Idem.

cidade. As meninas quando caíam na delinqüência o caminho natural era a exploração por algum lupanar. E os meninos vagavam nas feiras, na malandragem, a aprender ofício da gatunagem. O delegado Ivan Americano, em Relatório já citado, descreve as poucas alternativas para os desafortunados da vida em Salvador.

Anotaram-se em 1936: 3 delitos de lesões corporais, sendo 2 de autoria de menores de 18 anos e maiores de 14 anos, e 1 de maior de 18 anos. Em 1934 : 1 de roubo, 1 de furto e 1 de lesão corporais, todos cometidos por menores de 18 anos e maiores de 14 anos, 2 de defloramento, por maiores de 18 anos. Em 1933: 3 de lesão corporal e 1 de infanticídio, todos praticados por menores de 18 anos e maiores de 14 anos.³²²

Em alguns casos os pais, quando as crianças os possuíam, eram chamados a se responsabilizarem pelas crianças que estavam abandonadas pela cidade cometendo delitos. Como foi o caso da operária Guiomar Bonfim que trabalhava na Fábrica Paraguassu que era uma grande fábrica têxtil da cidade, para tomar conta da filha.

Termo de Responsabilidade : Eu, Guiomar Bomfim, solteira, operária, da Fábrica Paraguassú, declaro ter recebido minha filha de nome Ivete Calasans, menor de doze anos, que se encontra sobre a guarda da polícia, por ter cometido um furto, comprometendo-me a responder pela educação e assistência afim de que não volte a praticar tais atos. Bahia 16 de novembro de 1940. Guiomar Bomfim³²³

Finalizando, esse capítulo, vamos analisar os crime de homicídio que eram cometidos na cidade da Bahia. Observamos que os dados disponíveis para a cidade do Salvador que são os registros de inquéritos instalados pela Segunda Circunscrição Policial que tinha como delegado titular, Ivan Americano e ainda os dados da Secretaria da Segurança Pública da Bahia para o ano de 1940.

Pelos dados da Segunda Circunscrição policial que abrangia parte populosa dos distritos da cidade entre 1933 a 1936 ocorreram dezessete homicídios, sendo que seis desses crimes, contra a vida, foram culposos, no qual o agente produziu a ação sem a vontade de matar. E, conseqüentemente, onze homicídios foram dolosos quando o

³²² APEB. Secretaria da Segurança Pública do Estado da Bahia. Relatório de Atividades. Delegacia da 2ª Circunscrição Policial. Cx 15 Pc 03.

³²³ APEB. Secretaria da Segurança Pública do Estado da Bahia. Gabinete de Investigação Diretoria. Diligência policial mandado de Prisão. Laudo, Ordem de Serviço 1926-1946. Cx. 44 pacote 1.

agente queria produzir aquele resultado, no caso a morte de alguém. Além desses homicídios, houve cinco homicídios tentados que a lei igualmente punia.

Com os dados do ano de 1940, observamos um recrudescimento desse tipo penal. No ano de 1940 foram registrados, de acordo com os quadros apresentados um total de 36 homicídios, sendo que vinte dois foram culposos e, conseqüentemente quatorze foram dolosos, e ainda houve um homicídio tentado. Os últimos dados revelam que os crimes de morte cresceram na cidade, mas nada comparável aos crimes de lesão corporal e os crimes sexuais.

Muitos dos crimes de homicídio tinham as mulheres como vítima, uma vez que a visão passional dos homens em relações às mulheres levavam ao ciúme, a cupidez e ao ódio e, algumas vezes, o desfecho era assassinato ou, então, a briga entre amantes levava os rivais à morte.

Já analisamos, como o quitandeiro Graciliano dos Santos foi morto com várias punhaladas quando tentou interceder em favor de sua comadre que apanhava copiosamente do marido.

Os Jornais descrevem outros crimes passionais, como no caso ocorrido no primeiro dia do ano de 1935, na Fazenda Garcia, área próxima ao Campo Grande, então, local de boa morada em Salvador. Esse crime aconteceu em uma festa de comemoração da entrada do ano, no qual o carpinteiro Antônio Braz Conceição tomou uma facada no abdômen e veio a falecer dias depois. O Jornal Imparcial descreveu esse homicídio da seguinte forma:

Facada Terrível. A brutal cena de sangue ocorrida na Fazenda Garcia, na madrugada de primeiro deste ano, foi noticiada com todas os pormenores preciosos. Em uma casa aquele local realizava-se uma festa de comemorativa da entrada do ano. Um dos convivas, o carpinteiro Antônio Braz Conceição, começou a enamora-se de uma jovem, o que despertou o ciúme de um outro rapaz, que ali também estava tomando amores pela pequena. Este último por isso, parece a insultar o seu rival, que, apesar de não conhecer, pouca importância deu as suas palavras. Já pelas três horas da madrugada Antônio Braz, dirigiu-se para à frente da a casa, afim de respirar melhor. O outro talvez com o plano sinistro já traçado encaminhou-se também para o sereno e sacando de uma faca cravou no abdômen de Antônio Braz, fugindo em seguida³²⁴

Pelo visto, o móvel do crime bárbaro e bestial foi a disputa pela atenção de uma jovem na festa. Outro aspecto do universo da cidade e de uma parte da população era andar armado geralmente de armas brancas. Punhal, faca e navalha faziam parte da

³²⁴ Jornal Imparcial. “Facada Terrível”. Salvador 3 de janeiro de 1935.

indumentária dos valentões da cidade, enfim do “João valentão” música imortalizada por Caymin, cancionista popular da Bahia.

Outro, caso, foi a tentativa de homicídio que sofreu Emydio Santos, rapaz do interior que veio tentar a vida, na cidade grande. Emydio Santos recebeu uma facada da prostituta Elza Borges da Silva quando foi agredida por Emydio, na rua Manoel Vitorino, às vinte duas horas, no prédio de número 4. O jornal A Tarde descreveu o caso da seguinte forma:

Ontem, à noite, como de costume Emydio Santos em companhia do seu companheiro Hermógenes, saiu para dar um passeio. O destino levou-o à rua Manoel Vitorino, detendo-se na porta do prédio nº 4, onde é costume uma preta velha estacionar, vendendo comidas, à baiana. Enquanto o seu companheiro saboreava um prato de caruru, bem apimentado, Emydio galgava a escada do aludido prédio até o primeiro andar, aí encontrando a mundana Elza Borges da Silva, achando-a mesmo o seu tipo entrou nos seus aposentos. Depois de estar ali alguns minutos, em conversa com a rapariga, travou com ela discussão por motivo que apareceram no curso da palestra. Em meio à contenda o rapaz já aborrecido empurrou a mundana sobre a cama. Esta, rapidamente lançou a mão de uma pequena faca de cozinha que se encontrava sobre o móvel e diferiu violentos golpes no peito do contendor.³²⁵

A cidade e as suas alternativas de vida eram condições favoráveis para a criminalidade. A nova cultura urbana produzida pela máquina estabelecia uma mudança sensível nos comportamentos sociais. Homens e mulheres sentiam-se mais livre em um ambiente inundado pela fábula do cinema, pelas notícias e músicas que viam das ondas dos rádios. A moda ganhava destaque nas ruas com a chegada de turistas e visitantes e as revistas celebravam um novo Brasil.

A modernidade legal procurou disciplinar pela lei e pelo aparato repressivo policial as novas condutas sociais para garantir um determinado padrão de comportamento que era institucionalizado pelo Estado brasileiro na Era Vargas.

A disciplina penal foi uma forma encontrada, na cidade do Salvador, para produzir nos habitantes da cidade a direção do comportamento ou da ação que era desejada pelo poder público. Buscava, assim, estabelecer os comportamentos ditos civilizados ou urbanos.

A manutenção de altos índices do crime de lesão corporal pôde evidenciar que os habitantes da soterópolis tiveram dificuldades em conviver com novas regras sociais. Por outro lado, a manutenção do crime de defloração e de estupro faz ver que a

³²⁵ Jornal A Tarde. “Estou ferido Chame um Guarda”. Salvador, 6 de março de 1937.

cidade da Bahia tinha dificuldades de conviver com uma mulher livre que não precisasse do homem como uma bengala.

No próximo capítulo, analisaremos a cidade real e o choque que a modernidade da máquina produziu na cidade da Bahia.

V

A cidade real e o cotidiano popular.

“O velho instrumento é jogado ao ferro velho: a escopeta, a colubrina, o fiacre e a velha locomotiva. Este gesto é uma manifestação de saúde, de saúde moral, também de moral; não temos o direito de produzir mal por causa de um mal instrumento; joga-se fora, substitui-se”³²⁶

Os moradores da cidade possuíam concepções diversas dos urbanistas na organização da cidade. Salvador era local de chegada para migrantes que saíam do interior da Bahia e do nordeste brasileiro em busca de melhores oportunidades ou até mesmo fugindo da opressão oligárquica, ainda presente, no mundo rural.

A cidade também era oportunidade para virar doutor para os filhos das classes médias e dos proprietários rurais do interior da Bahia e do Brasil que viam no ensino superior uma oportunidade de renovação do mando oligárquico. A cidade também era o local de procura de trabalho e de colocação profissional. Já as mulheres, na cidade, ganhavam uma nova visibilidade social, ainda que não perdessem a sua condição primeira de mãe e dona de casa, incorporavam novos papéis sociais e havia novos comportamentos femininos na cidade, estabelecidos pela dinâmica sócio-econômica e pela influência da indústria cultural, sobretudo, norte-americana.

Em alguns casos, as concepções passavam distante da compreensão da modernidade e da racionalidade urbana. A moradia é um bom exemplo do conflito entre a racionalidade da modernidade dos urbanistas e o desejo de milhares de possuir um abrigo contra as intempéries naturais.

Pela concepção dos urbanistas, a moradia popular era um desafio as novas concepções de cidade. Le Corbusier chamava a casa de máquina de morar, e conclamava os arquitetos-engenheiros para uma total reformulação da casa³²⁷. Os humildes, como dizia Le Corbusier, não têm círculos e clubes para anuíarem os incômodos da habitação e, tendo uma sociabilidade menor do que as classes médias e abastadas sofriam nas suas casas ou mocambos como eram chamadas as casas dos pobres na Bahia e no Brasil, na Era Vargas (1930-1945).

Para o poder público municipal e estadual da Bahia, os mocambos deveriam ser exterminados ou erradicados. Não somente pelo mal-estar que causava aos seus moradores ou pelo risco constante de desabamento das casas feitas de sopapo, mas

³²⁶ LE CORBUSIER. *Por uma Arquitetura*. P.5.

³²⁷ Idem. p. 81.

também pela estética urbana e pela desorganização e quebra de harmonia da cidade. O poder público municipal da cidade do Salvador tinha uma rede de fiscais de mocambos para impedir a sua proliferação na cidade, como pode ser visto nesta comunicação ao prefeito da cidade.

Cidade do Salvador, 23 de julho de 1940. Sr. Dr. Prefeito. Cumprindo as determinações de V. Exa esta diretoria fez demolir hoje, no local denominado Camarão, 4 (quatro) mocambos que foram construídos clandestinamente. Reitero V. Exa os meus protestos de estima consideração. João de Alencar Araripe. Diretor³²⁸

A construção de casas, sem obedecer às normas da Prefeitura era uma constante na cidade e, no período de estudo. O poder público criou as inspetorias de fiscalização de mocambos, com o objetivo de criar um padrão de moradia urbana e impedir as casas de sopapo e taipa na área urbana. Em Recife, Pernambuco, a ação de erradicação dos mocambos foi especialmente violenta.³²⁹

Com a I Semana de Urbanismo de 1935 ainda que o foco tenha sido a circulação, a moradia, a habitação popular foram também discutidas, sendo consideradas como fonte de desorganização e desarmonia na cidade.³³⁰ A EPUCS, criada em 1942, para ter vigência a partir do ano seguinte, também tinha, como uma das suas preocupações, a moradia popular³³¹, porém o plano sofreu várias dilatações de prazo até um novo contrato em 1946.

A cidade dividida em distritos tinha uma geografia das moradias populares muito bem demarcadas. Dessa forma, não há dificuldade em entender as classes sociais em Salvador pelo espaço da moradia e pelo grau de urbanização de cada localidade, ainda que esse critério não seja exclusivo na identificação das classes sociais.

Jorge Amado, em seu livro Roteiro sobre a cidade da Bahia, como gostava de chamar Salvador, e amaldiçoava os historiadores que insistiam em chamar pelo nome de fundação da cidade, apresentava em 1945, os bairros da cidade divididos em bairros grã-finos, da pequena burguesia e proletários. Nos bairros proletários, Jorge Amado, em um dos primeiros roteiros turísticos da cidade, apresenta a sua geografia popular da cidade.

³²⁸ Arquivo Público Municipal da Cidade do Salvador. Caixa sobre documentos de limpeza geral.

³²⁹ LIRA, José Tavares Correia de. *“Modernidade e Economia do Morar no Recife (1930-1964)”*. p. 56.

³³⁰ ABREU, Jayme da Cunha Gama e. *“Propaganda do urbanismo”*. p. 136

³³¹ EPUCS. Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador. Criado pelo decreto lei nº 90, em 29 de outubro de 1942. O contrato foi firmado entre a Prefeitura e o engenheiro civil. Maria Leal Ferreira, em 3 de novembro.

Estrada da liberdade chama-se o mais populoso bairro proletário da cidade da Bahia. A população pobre desta cidade estende-se por todo o seu perímetro. Esta em bairros distantes como a Cidade de Palha, São Caetano, Itapagipe, Plataforma, Estrada da Liberdade. Mas esta igualmente no centro da cidade, de mistura com gente abastada, no Pelourinho, no Tabuão, nas tristes ladeiras que sobem da cidade baixa, nos quartos apertados dos casarões vizinhos das residências grã-finas na Barra Avenida³³²

Esses espaços urbanos teimavam em desobedecer a racionalidade urbana da modernidade, em constituir uma cidade planejada e feliz. As ruas e habitações não obedeciam a nenhum plano, a não ser o da necessidade da sobrevivência. O principal inimigo, além da tuberculose, era os constantes aguaceiros que faziam as casas de sopapo desaparecer como broa na água. Construir, após cada destruição, era a resistência dos moradores ao enfrentamento às normas de engenharia moderna. No tempo do concreto armado e do aço, as casas populares teimavam em desafiar a nova ordem construtiva e o sopapo era a solução para uma habitação rápida. As tragédias se seguiam uma após a outra, como foi o caso do Beco do Frazão, em maio de 1935. Como pode ser verificado por essa foto-texto.



333

No aguaceiro de 1935, outras áreas da cidade foram destruídas como a Baixa do Fiscal, área popular onde a chuva invariavelmente trazia o sofrimento e desespero aos moradores da cidade da Bahia, como também pode ser visto por essa foto-texto qual se

³³² AMADO, Jorge. op. cit. p. 79.

³³³ Relatório de Genebaldo Figueiredo ao prefeito Americano da Costa em 1935

pode ver a destruição de casas em uma cidade que já tinha um número insuficiente de habitações.



334

Em 1944, o prefeito Elísio de Carvalho Lisboa, que também era engenheiro como os seus dois antecessores e que havia participado da I Semana de Urbanismo, na qualidade de representante do Rotary Club, na Comissão Central do Plano da Cidade do Salvador, relata ao interventor Federal na Bahia, General Renato Pinto Aleixo a ação da prefeitura em não permitir a proliferação dos mocambos na cidade, diz ele:

Prosseguiu, com êxito, em 1944 a campanha pela comuna no ano anterior, visando a extinção de pardieiros enquistados no centro da cidade e que lhe dão um aspecto deprimente. Casinholas arruinadas e quase inabitáveis espalhadas pelos subdistritos de Santo Antônio e Brotas e até em partes centrais da cidade foram indenizadas e demolidas tendo sido concedido aos seus ocupantes em dinheiro, para que se pudessem reinstalar em domicílios possuidores de requisitos de higiene e salubridade.³³⁵

Na expressão erradicação dos mocambos e cortiços percebe-se a concepção do poder em livrar a cidade de uma doença, que, além de maltratar a estética da cidade, se constituía em um antro de falta de higiene e salubridade. Esse conflito entre os moradores dos mocambos, cortiços e avenidas era um desafio constante ao discurso modernizador da cidade.

A luta da Prefeitura contra os mocambos recebia o apoio da imprensa da época. Para a imprensa, era necessário livrar a cidade daquele mal, que tão graves prejuízos

³³⁴ Relatório de Genebaldo Figueiredo ao prefeito Americano da Costa em 1935

³³⁵ Elísio Carvalho Lisboa. Relatório de 1944. p. 55.

trazia à imagem da comuna para os habitantes bem como envergonhava quando da visita dos turistas.

O Jornal A Tarde, em julho de 1940, faz matérias jornalísticas amplamente favoráveis a Prefeitura, na ação de demolição dos casebres e, ainda incentiva o poder publico a erradicar, na visão da Prefeitura e do Jornal, aquele mal urbano. Porém, o jornal dava voz a um proprietário de uma casinha que foi demolida, na localidade do Camarão, na Barra, nas proximidades do Cristo Redentor.

O Prefeito da capital deu o primeiro passo para uma campanha mais intensa contra os “mocambos” que tomaram conta de alguns bairros da nossa “urbs”, enfeitando-lhes a fisionomia de setores de uma cidade que se presa de ser civilizada. Naquele sentido o senhor Neves da Rocha vem baixa a seguinte portaria de número 988: “O Prefeito do Município do Salvador. Estado da Bahia. No uso de suas atribuições, resolve designar o 1ºescriturário desta prefeitura sr. Lupércio Gahagem Pessoa e os srs. José Barbosa Seabra, Antônio Peroba e Florentino Pastori, diaristas da Diretoria de Obras Públicas e Jardins e o sr. Denisar Rocha, diarista da Diretoria da Limpeza Pública e Particular, para sob a orientação do primeiro e subordinado à Diretoria da Fiscalização Municipal, arrolarem, fiscalizarem e impedirem a construção de mocambos nesta capital³³⁶

Mesmo dando voz ao prejudicado pela ação demolidora da Prefeitura, o jornal é favorável à ação já que no início da matéria diz que os “*mocambos tomaram conta de alguns bairros*” e, mais adiante, que essa ação enfeia a cidade que quer “*ser civilizada*”. O próprio jornal divulga a portaria como legitimando a ação demolidora. Esse foi um enfrentamento constante entre os que defendiam uma cidade planejada e o povo que simplesmente fazia a cidade ao seu jeito e de acordo com as suas necessidades.

Na mesma matéria, o repórter de A Tarde, em entrevista com o senhor João de Alencar Araripe que era diretor da Fiscalização Municipal, repartição pública que tinha a incumbência de realizar as demolições, diante da pergunta do repórter “*quais os bairros em que os mesmos se localizaram?*”, a resposta do diretor de fiscalização municipal é esclarecedora da geografia da miséria na cidade e os limites da modernidade da máquina. Diz o diretor:

–Não há um só ponto da cidade que esteja livre deles. Há-os por toda a parte. Em qualquer pedaço de terreno, mais ou menos baldio, ai se levantou um “mocambo”.-Quantas desde que se iniciou a campanha, a Prefeitura mandou demolir? - Inúmeros. Só no Areal das Docas foram postos abaixo 42. Mais de 30 deixaram de existir no Cães de 10 Metros e metade deste numero no Largo do Tanque. Na encosta do Xixi vão ser demolidos 21. e não está longe a vez dos existentes ao Morro do Cristo, no lugar conhecido de Camarão. Só ali vamos ter de demolir cerca de trezentos mocambos³³⁷

³³⁶ Jornal A Tarde. 24 de Julho de 1940. “Mocambos na Bahia”

³³⁷ Idem.

O diretor descreve as casas populares, chamadas de mocambos, como uma verdadeira praga que não havia ponto da cidade que estivesse “*livre*” daquela forma de habitação. E depois, com um certo orgulho, mostra a contabilidade das demolições.

Esse aspecto da cidade real pode ser percebido no livro de viagem de Ruth Landes, *Cidade das Mulheres*, quando esteve na cidade do Salvador, nos anos de 1938 e 1939, para pesquisar sobre o Candomblé.

Quando o bonde alcançou a orla da floresta, correu ao longo de um talude, inclinando-se por causa da velocidade e da curva fechada, e nos vimos à beira de um abismo apavorante. Lá embaixo, entre árvores raquíticas, grama exuberante e tudo o que caía de cima, havia uma aldeia de casas de gravetos e barro dos pobres - inteiramente à mercê das pesadas chuvas que fazia ruir as paredes das habitações, deslizar a terra da colina, cair torrões de barro em turbilhão. Entendida por cima do capim alto, que se dobrava elasticamente, vimos a roupa branca que as mulheres tinham acabado de ensaboar e deixado ao sol para corar³³⁸

Havia uma relação muito estreita entre a erradicação dos mocambos e a modernização que o governo Vargas quis imprimir ao Brasil, principalmente após o Estado Novo (1937-1945), como foi o caso do Recife, capital de Pernambuco, no final da década de trinta.

Ainda tributário de uma abordagem higienista da cidade, a política habitacional em funcionamento no Recife, a partir do final da década de 30, corresponde também ao modelo até então predominante de desenvolvimento urbano centrado na segregação física social da população, o que produziria os seus efeitos no tecido da cidade. O combate a formas irregulares, populares ou tidas como exóticas da habitação em mocambos teria na racionalização total espaço urbano a sua contrapartida preferencial.³³⁹

As demolições são uma constante na cidade do Salvador, porém não encontramos uma ação do poder público municipal no sentido de compensar essas demolições com habitações populares. A racionalização na Bahia ficou no sentido de garantir que esses mocambos não enfeiem os pontos pitorescos da cidade, como foi o caso da destruição de mocambos no Cristo Redentor, no arrabalde da Barra, na localidade conhecida como Camarão. Essa ação da Prefeitura era desejada pelos intelectuais como também pelos órgãos de imprensa em razão de que aquela localidade era alvo de visitação turística.

Havia um sentimento de glorificação do urbanismo progressista e, por parte do poder público, em eliminar os mocambos e, dessa maneira, reafirmar a concepção

³³⁸ LANDES, Ruth. op. cit. p.186-87.

³³⁹ LIRA, José Tavares Correia de. op. cit. p. 56

urbana da cidade com favorecimento às máquinas. Por outro lado, a construção dos mocambos não deixa de ser uma denúncia dos limites da modernidade da máquina e também uma forma da população espoliada da cidade construir a sua visão de cidade.

Na I Semana de Urbanismo de 1935, Milton da Rocha Oliveira, que foi o primeiro conferencista da Semana, declarou que Salvador corria o risco de ser uma kabilda africana, medo que foi recorrente desde a República Velha, quando se buscava desafricanizar a cidade³⁴⁰. No relato que segue fica visível que o auxílio da prefeitura não ia além de algum dinheiro para realizar a mudança. Como segue:

Iniciamos com pleno êxito a campanha de extinção de mocambos no centro da cidade. Ao lado dessa iniciativa de tão relevante interesse urbano houve a devida assistência para atenuar a situação dos pobres moradores, auxiliando-os de forma a possibilitar a necessária facilidade para a mudança com esse fim, procedeu-se à desapropriação e demolição de mais de quarenta pardieiros, ao longo da avenida Jequitaia, ao tempo em que desapareceram em definitivo as casinhas que imprimiam um aspecto deprimente a fisionomia desse trecho³⁴¹

A cidade real era um confronto com a modernidade pensada pelos intelectuais da I Semana de 1935 e também do Plano Urbanístico da cidade celebrado em 1942. Em um dos documentos da Prefeitura, um dos seus fiscais de mocambos faz um inventário desses moradores assim, podemos enxergar quem era esse morador, como vivia e desenvolvia as suas atividades, na difícil rotina de enfrentar a tão sonhada modernidade urbana.

Nesse documento, a Diretoria de Fiscalização Geral do Município, o fiscal de mocambo José Barbosa Lobo que localizou na avenida 1º de Agosto (Travessa Padre Ovídio), a existência de dez casebres, sendo duas casas estavam em construção e as outras casas estavam habitadas pelos seus proprietários.

O dito fiscal informa ainda à prefeitura que o terreno na qual foram edificadas as casas pertenciam à viúva de Ariani Machado. A viúva era brasileira, residente à Avenida Sete de Setembro e o terreno estava aforado ao senhor Lodanio Lacerda Medeiros que era fiscal da Guarda Civil e também residente à travessa Padre Ovídio no número 11. Talvez, essa condição de funcionário estadual e fiscal da Guarda Civil possa ter criado as condições para a construção dessa avenida (como se chamava um conjunto de casas populares em um mesmo terreno). Feito esse relato sobre a propriedade e o foreiro do terreno, o fiscal de mocambo qualifica os proprietários das

³⁴⁰ OLIVEIRA, Milton da Rocha. *Urbanismo e sua aplicação a Cidade do Salvador*. p. 5

³⁴¹ Elisio de Carvalho Lisboa. Relatório de 1943. p.45.

casas da seguinte forma: o morador da casa, ao qual ele chama de casebre número um, era Carlos Gonçalves Dias que era brasileiro e tinha como profissão ser entregador de leite e residia na própria casa.

O segundo morador era uma mulher de nome Hilda Pereira da Silva, também brasileira, residia no próprio imóvel e tinha como profissão ser doméstica. O terceiro era Osvaldo Soares, também brasileiro e tinha como atividade econômica ser pintor de paredes. O quarto proprietário era morador do imóvel, Edgard Nelson de Almeida, brasileiro e tinha como profissão o ofício de alfaiate. O quinto era outra mulher de nome Teresa Maria de Jesus, brasileira e lavadeira e residente na mesma casa. A sexta casa estava em construção no momento que foi flagrado pelo fiscal e pertencia a uma mulher de nome Maria de Alcântara da Silva e residia na rua Saldanha da Gama, número ignorado pelo fiscal. Maria da Silva era costureira. O sétimo proprietário era Manoel de Carvalho Silva, brasileiro e vendedor ambulante e residia na mesma casa. A oitava casa, também pertencia a uma mulher, que também tinha como profissão a costura de ganho de nome Verediana Ferrada e como os demais moradores dessa avenida. A nono proprietário era Bertolino Gomes dos Anjos e essa casa estava em construção, residia em Massaranduba, bairro da Cidade Baixa, e tido como distrito proletário. Bertolino Gomes dos Anjos tinha como profissão ser Guarda Civil. E finalmente, a décima proprietária e moradora era a lavadeira Vitória Barbosa, que também residia no local.³⁴²

Esse documento, datado de 10 de março de 1942, não nos dá outras informações sobre os moradores dos “casebres” nem sabe o tipo de construção e de material utilizado na construção das casas. Mas, no relatório da Prefeitura, do ano de 1943, há um inventário das construções na cidade e podemos ter uma dimensão das casas populares da cidade que não se confundem com os mocambos e as construções de melhor padrão. Nesse universo, sabemos que estão excluídas as casas clandestinas que eram irregulares e chamadas pelo poder público de mocambos.

Nesse inventário da Prefeitura, podemos ter uma amostra da construção civil nos anos de 1939 a 1943, e a importância da habitação popular na engenharia da cidade.

Quadro 12.

Município do Salvador valor das Construções

1939-1943

³⁴² Arquivo Público Municipal. Caixa sem número da Diretoria de Fiscalização. Como já informamos não há sistematização desses documentos ao menos como realizamos a pesquisa e a documentos os mais variados em cada caixa e sem sistematização cronológica e um verdadeiro garimpo documental.

(Valor em Cruzeiros)

	PROLETÁRIA	NÃO PROLETÁRIA	TOTAL
1939	3.377.660,00 (14,2%)	21.617.022,00 (85,8%)	25.194.622,00
1940	4.639.200,00(21,44%)	17.174.785,00(78,56%)	21.863.965,00
1941	4.110.600,00(17,84%)	18.925.800,00(82,16%)	23.036.400,00
1942	3.248.200,00(20,04%)	12.953.000,00(79,96%)	16.201.200,00
1943	3.361.800,00(28%)	8.642.800,00(72%)	12.004.600,00

Pela tabela, é possível afirmar que houve um decréscimo da construção civil soteropolitana no período, em termos de investimentos realizados em mais de 100%, entre 1939-1943. A explicação para essa queda tão acentuada foi a entrada do Brasil na guerra em 8 de agosto de 1942, ao lado dos países aliados. O esforço de guerra impediu a importação de material de construção, que vinha do sul do país e de outros países. Outra explicação possível para o desaquecimento da construção civil era a carestia de vida e o preço do material de construção que quase todo era importado. Ao mesmo tempo, é possível observar que as construções proletárias aumentaram o seu percentual de participação na construção civil de 14% para 28%, dessa forma, dobrando a sua importância na construção civil.

Assim aquele rol, de moradores listados pelo fiscal de mocambos, representa não necessariamente a miséria da cidade. Primeiro porque as habitações proletárias ganham espaços na engenharia civil da cidade, segundo porque vários dos moradores da travessa Padre Ovídio, da Av. 1º de agosto, apresentavam profissões e ofícios que eram bastante comuns em Salvador. Como era o caso das lavadeiras, que cumpriam importante atividade econômica na cidade. Ruth Landes, a nossa pesquisadora americana declarou que era “*impossível viver na Bahia sem uma lavadeira...*”³⁴³.

Nos dez “casebres” denunciados pelo fiscal de mocambos José Barbosa Lobo à Prefeitura, duas proprietárias eram lavadeiras que executavam seus trabalhos em diversos pontos da cidade. Nas fontes públicas como Baluarte, Fonte Nova, Fonte das Pedras entre outras e também no Dique do Tororó. Como pode ser visualizado por essa fotografia da EPCUS no ano de 1947, presumidamente.

³⁴³ LANDES, Ruth. Ob. cit. p. 188.



344

Ruth Landes, em obra citada, descreve na sua caminhada antropológica para conhecer os Candomblés, a fisionomia urbana marcada por roupas quarando após serem ensaboadas e lavadas. Duas das proprietárias eram costureiras, outro ofício muito procurado na cidade. “*Costura-se roupa*” era um aviso comum nos jornais e as boas costureiras tinham uma freguesia fiel e constante, já que as roupas eram feitas por encomendas. Os homens proprietários das casas na travessa Padre Ovídio tinham ofícios menos valorizados na cidade como entregador de leite como era o caso de Carlos Gonçalves Dias e do vendedor ambulante que era o caso de Manoel Carvalho Silva. Os vendedores ambulantes eram fiscalizados constantemente pela Polícia e pela Guarda Civil, como salientamos no terceiro capítulo, inclusive, com a ação do delegado dos Jogos e Costumes em fardar e fichar esses vendedores, além do controle constante dos prepostos municipais.

Haviam profissões e ofícios mais valorizados como a de Guarda Civil, Pintor e Alfaiate que eram mais respeitadas, na sociedade baiana. Não deixa de ser importante ressaltar a condição de mulheres proprietárias de bens e também com profissões para a manutenção do lar.

A moradia popular era um escárnio na compreensão dos urbanistas da I Semana de 1935. Além da circulação e do amor à velocidade das máquinas, os urbanistas desejavam uma cidade purificada dos mocambos. Ainda que não apontassem soluções

³⁴⁴ Arquivo Municipal da Cidade do Salvador. Há pastas com um conjunto de fotos da EPCUS de várias áreas da cidade da Bahia.

para a moradia popular, no caso da Bahia, Jayme da Cunha Gama e Abreu, na sua célebre palestra com o tema “Propaganda do Urbanismo”, assim via a casa do pobre e o efeito devastador sobre a cidade que queria ser moderna:

Eis a casa isolada de que ninguém cuidou. A casa do caboclo, se só, acha demais e que é, com dois, tão boa. Ao lado de casas como aquelas, outras se alinham. É feitiço provisório firmado em linhas desconjuntadas e na taipa incrivelmente barata, feita do enchimento de argila que se pagou com a feijoada alegre de cachaça, na manhã de um dia de santo. Depois, a pena de desmanchar faz, do precário, duradouro e o reboco encaixado tem pretensão de esconder alvenaria apesar de que o jacobino “barro armado” grite o seu feitiço nativista no desaprumo da fachada³⁴⁵

A moradia popular era uma resistência aos planos dos intelectuais e do poder público em urbanizar e inserir a cidade na modernidade. Porque com a habitação popular se negava o princípio de clarificação, cubagem do ar, fachada e disciplina do bem morar. A habitação popular ainda trazia inconvenientes da ausência dos serviços de água e esgoto como pode ser percebido.

Edison Carneiro, intelectual negro da cidade do Salvador, além de acompanhar e apresentar Ruth Landes aos principais sacerdotes e sacerdotisas do candomblé da Bahia, escreveu sobre a cultura popular e o candomblé. No seu livro de 1948, *Candomblé na Bahia*, faz uma leitura da vida urbana da cidade do Salvador. E, nessa leitura, apresenta a habitação popular e a sua organização interna:

A fisionomia geral da casa de Candomblé não difere muito da casa dos pobres, em geral, da Bahia. O material de construção se reduz a barro e armação de madeira, às vezes caiado. Em geral repousa sobre barro batido e só por vezes se pode encontrar chão de cimento ou de tijolos³⁴⁶

Na descrição de Edison Carneiro que não difere dos documentos da Prefeitura e nem dos relatos de Ruth Landes, a casa popular era extremamente desconfortável. Fria e úmida no inverno e abafada e calorenta no verão.

A casa, como habitação, não oferece comodidade nem segurança. Na sua construção utilizam-se apenas barro e troncos de árvores, sem quaisquer trabalho de mercenária: o barro cai, fazendo buracos, ou desenha barrigas nas paredes, estalando o reboco. Os quartos são pequenos, sem luz. No verão, o calor é abafado, insuportável. Uma nuvem de poeira está sempre subindo do chão, dando cor barrenta a todas as coisas. No inverno a umidade gela os pés das pessoas: o chão parece estar molhado, de tão escorregadio e lamacento.³⁴⁷

³⁴⁵ ABREU, Jayme da Cunha Gama. “*Propaganda do Urbanismo*”. p.130.

³⁴⁶ CARNEIRO, Edison. *Candomblé da Bahia*. p. 40.

³⁴⁷ Idem. op. cit. p. 43.

A morada popular era uma resistência à modernidade na forma da construção, que tinha como símbolo o concreto armado e no bem estar e deveria ser a máquina de morar. A clarificação e a higiene eram condições da habitação moderna como preconizava já em 1924, Le Corbusier, em *Urbanismo* e na Carta de Atenas, de 1943.

A luta da casa popular contra a modernidade não se limitava a sua ausência de luz e higiene ou os materiais de construção. A própria relação da casa com a rua, ou seja, do espaço privado com o público era de anti-modernidade. Como pode ser entendido nos documentos da prefeitura municipal do Salvador sobre duas áreas da cidade distintas no plano social e econômico. Nesse primeiro caso, uma petição dos moradores da Avenida Presidente Vargas, travessa “C” que solicitam fazer a ligação de esgoto. Já, o segundo caso, é um relato da inspetoria de limpeza pública descrevendo a ausência do serviço de esgoto na Cosme de Farias.

Exmo. Sr. Prefeito da Cidade do Salvador. Os abaixo assinados, moradores da avenida Presidente Vargas, travessa “c”, da antiga fazenda Ypiranga, quintas da Barra. Requereram a essa Prefeitura em 1/2/ 1940, conforme petição protocolada sob nº 2498, permissão para canalizar com tubos de manilha de barro as águas servidas de suas residências, para uma caixa de sarjeta existente à avenida Presidente Vargas. Em vista, porém, do indeferimento exarado na referida petição por se tratar de ligações na rede pluvial voltam a presença de V. Exa, devidamente orientada, afim de solicitarem a necessária licença, para ligação dessas mesmas águas, diretamente ao mar, através da aludida avenida. Pede Deferimento.³⁴⁸

A essa solicitação o setor de construção que era o competente da Prefeitura para conhecer as questões relativas ao esgotamento sanitário se manifesta favorável ao pedido dos três moradores da Avenida Presidente Vargas para fazer a canalização diretamente para o mar como segue:

Sr. Engenheiro Chefe. Informo a V. S que não vejo nenhuma inconveniente para que seja concedida a licença pedida, porquanto, no local existem muitas canalizações de esgoto e águas servidas que deságuam ai, sem nenhum tratamento. Bahia 22 de abril de 1940. Clovis Ferreira Teixeira. Em tempo: sou da opinião que devem ser ligados as canalizações novas a uma já existente no local.³⁴⁹

Primeiro não era a prefeitura que deveria realizar as obras de esgotamento sanitário, ficava a cargo dos particulares, de acordo com as suas conveniências realizar a canalização sanitária. Segundo a Prefeitura, através do seu preposto, reconhece que já haviam várias canalizações feitas por particulares e, finalmente, o esgoto era lançado na

³⁴⁸ Arquivo Público Municipal. Limpeza Geral. Caixa sem numeração.

³⁴⁹ Arquivo Público Municipal. Limpeza Geral. Caixa sem numeração.

praia sem o menor tratamento químico. O espaço público, condição da modernidade, não se materializava. O privatismo superava o interesse da coletividade.

O segundo caso, como já assinalamos, era um relato das condições sanitárias de Cosme de Farias, região pobre da cidade e, por isso mesmo, com pouca urbanização. Ainda assim, os moradores “dão um jeito” de morar e se valem da rua para lançar os seus dejetos. Não temos depoimentos de moradores sobre a sua visão da cidade, não foi possível mapear testemunhos pessoais para realizar, também, uma investigação histórica, tendo com fonte o testemunho oral, mas todas as outras fontes documentais e fotográficas levam a crer que a cidade, ao que parece, era um local no qual tudo que não prestasse na casa deveria ser lançado à rua ou em terrenos baldios, como pode ser visto no seguinte relato:

Cidade do Salvador 27 de setembro de 1938. Exmo. Sr. Engenheiro Prefeito. Esta Diretoria, empenhada como vive na perfeita execução do seu serviço vem trazer ao conhecimento de V. Exa, solicitando, se for possível, providências a respeito que o encanamento de esgoto das águas servidas de todas as casas da Rua Cosme de Farias, distrito de Brotas, deságua para a via pública, prejudicando, não só o asseio daquela localidade bem como dando motivo e continuas reclamações, feitas diretamente a este departamento. Atenciosa saudações. Alfeu França Diretor Geral.³⁵⁰

O poder público reage a esse comportamento social urbano e houve debate no seio dos órgãos da Prefeitura sobre a necessidade de estabelecer um sistema de captação dos esgotos na cidade e na área de Cosme de Farias, em particular. Esse debate continuou, ao menos podemos acompanhar na documentação da Prefeitura até 1940, e uma repartição jogava para a outra a responsabilidade de resolver o problema sanitário, Como percebemos no relato do engenheiro superintendente Emile Tournillon ao prefeito Durval Neves da Rocha.

Bahia 20 de junho de 1939. Senhor Prefeito. Relativamente a solicitação contida ao vosso ofício nº 316 de 2 de junho do corrente ano, a informação que foi prestada pela Secção Técnica deste serviço: “ Ao Engenheiro Superintendente :Verificamos que, na realidade, as casas da rua Cosme de Farias, todos do lado esquerdo de quem entra, lançam os seus esgotos, pela frente, à rua. Ora da nossa parte, nenhuma providencia poderá ser tomada, em virtude de não termos nada de rede de esgoto naquela zona. Em casos dessa natureza, isto é, onde não há coletores de esgotos, é natural que as casas só deveriam ter o habite-se, depois de terem aprovado o uso de fossas sanitárias. Compete portanto, ao nosso ver, A Saúde Pública tomar as devidas providências, obrigando aos proprietários o uso de fossas. Todo esse mal, alias, decorre da falta de ação conjunta da Saúde Pública com esta Secção nessa questão de habite-se. Há lugares, em Recife, por exemplo, onde o habite-se, é dado pela Secção

³⁵⁰ Arquivo Público Municipal. Limpeza Geral. Caixa sem numeração.

Técnica. Aqui, no entanto, de modo algum somos ouvidos no assunto. Confiamos, porém que, depois de executado o grande projeto do Dr. Saturnino Brito, seja-nos permitido-nos ação mais ampla nessa questão de fiscalização, e até, por que nesse tempo teremos coletores em toda a cidade. Em 14 de maio de 1939. Amorim Coelho Chefe da Seção Técnica”. Apresento-vos protestos de alto apreço e consideração. O superintendente Engenheiro Emile Tournillon³⁵¹

O chefe da Seção Técnica, além de comparar Salvador a Recife, o que era abominável na cultura da cidade, dada a rivalidade entre as cidades, ironiza, ao que parece, o “*grande projeto do Dr. Saturnino Brito*” que garantiria coletores em toda a cidade. As rusgas internas da administração municipal, a pouca autonomia do poder local em relação ao Estado, a falta de controle dos serviços de saneamento que estavam sob a responsabilidade do Estado desde 1925, combinadas com a falta de verbas para obras de tal envergadura, produziam uma cidade que se expandia sem planejamento do seu saneamento. A solução era dada pelo povo, construindo mesmo que fosse de sopapo e sem saneamento.

6.1 A vida livre das feiras e o Mercado como agente disciplinar da modernidade.

Não era somente a habitação popular que confrontava a visão da cidade ideal pensada pelos urbanistas. As feiras livres eram espaços de grande “dor de cabeça” no pensamento urbano moderno. Em uma cidade que se ressentia de grandes empreendimentos econômicos, para disciplinar o tempo do capitalismo e organizar a força de trabalho, restava, ao aparato repressivo, essa exclusiva incumbência. E, na concepção do poder público, dos meios de comunicação e do discurso urbanista, as feiras livres eram espaços da indisciplina do trabalho, da jogatina e também de moradia como era o caso da feira de Água de Meninos, principal feira da cidade. Para Jorge Amado, em Bahia de Todos os Santos, a grande feira de Água de Meninos foi retratada da seguinte forma:

A feira de Água de Meninos é uma festa noturna e semanal. Realiza-se no sábado à noite e na manhã do domingo. Os saveiros vindos das pequenas cidades do Recôncavo descansam no porto em frente à feira, onde barracas se levantam para venda de todos os produtos baianos.³⁵²

³⁵¹ Arquivo Público Municipal. Limpeza Pública. Caixa sem numeração. Grifo do autor do documento.

³⁵² AMADO, Jorge. op. cit. p. 249.

A feira livre era espaço não urbanizado da cidade. Não havia organização nem horário para as suas atividades, bastando lembrar que vários feirantes moravam na própria feira. Entre os jornais que circulavam na cidade, entre eles, Diário de Notícias, Imparcial e A Tarde também protestavam contra o aspecto das feiras livres, que eram consideradas como uma incúria aos foros de cidade civilizada. A feira do Sete (das Docas) que ficava na cidade Baixa, rente ao porto de Salvador, era considerada como antro de sujeira e também de criminalidade e de jogatina. Jorge Amado, em livro já citado, evidencia que os capitães da areia tinham na feira do Sete o seu abrigo.

O jornal Imparcial em 1936 observava como os criminosos se albergavam na feira, que também era um local de jogatina. Como pode ser visto pela seguinte reportagem:

A “Feira do Sete” continua sendo um dos focos pestilentos do nosso organismo social. Desde há muitos anos aquele triste aglomerado de barraca mal organizada, constituindo a “Cidade de Flandres” entrou para as cogitações policiais como elemento de constante trabalho. Os conflitos se repetem ali com uma freqüência extraordinária. Já o povo colocara a dita “feira” na categoria de lugar pavoroso, onde não se deviam arriscar pessoa pacata³⁵³

As feiras se multiplicavam na cidade em virtude da população necessitar de um abastecimento constante de gêneros alimentícios. Eram também as feiras espaços de sobrevivência da população soteropolitana em razão da ausência de empresas modernas que garantissem trabalho e emprego aos habitantes da cidade. O domínio da área de serviços e o pequeno número dos estabelecimentos industriais reduziam, em Salvador, a possibilidade do trabalho na indústria e diminuía a possibilidade da formação de uma forte classe operária.

Além disso, as feiras eram a garantia de fornecimento regular dos gêneros de primeira necessidade visto poucos habitantes da cidade possuíam a geladeira no auxílio da conservação dos alimentos. Paulatinamente, as máquinas domésticas foram se incorporando ao estilo de vida dos segmentos sociais privilegiados, como a geladeira e o rádio. A geladeira, como um bem doméstico de conservação de alimentos, era um luxo para poucos, ainda que os jornais da época, tragam farta publicidade daquele eletrodoméstico.

As principais feiras estavam relacionadas aos distritos ou bairros como: Feira do Porto da Lenha, Água de Meninos, São Pedro, Cortume no Largo da Conceição na cidade Baixa, Porto de Santo Antônio da Barra, feira do Cabeça, no Largo Dois de

³⁵³ Imparcial. Este Ganha... este perde. Março de 1936.

Julho, Largo do Tanque, Plataforma, feira do Sete, Sete Portas. A feira de tudo vendia um pouco como esclarece Jorge Amado:

...num canto alinham-se as panelas de barro, as moringues, os potes, as esculturas populares(burrinhos, imagens de São Cosme e Damião, brinquedos de meninos), as jarras, todos os trabalhos que os camponeses fabricam com barro da terra dadivosa do Recôncavo. Sapatos vindos de Feira de Santana, alpercatas, chinelos, sapatões vermelhos que os negros adoram³⁵⁴

Além das frutas da época, as feiras tinham alimentos de primeira necessidade em constante exposição como: feijão, farinha e carne entre outros alimentos. A cidade era repleta de açougues, inclusive, fixos nos mercados. Em 1940, em uma ação de fiscalização da Prefeitura Municipal do Salvador foram vistoriados 87 açougues somente nos distritos da Vitória, Conceição da Praia, Mares e Penha³⁵⁵. João Falcão descreve a presença dos açougues na vida comercial da cidade do Salvador e observa a elevada concentração daquela atividade nas ruas e distritos da Bahia.

Deparai-me, nessa atividade, com um mundo completamente novo e estranho. A Empresa era um grande complexo comercial, industrial e agropecuário, proprietária de cerca de 190 açougues, quase 40% dos existentes em Salvador e pertencentes a seis outras firmas. Esses açougues espalhavam-se por toda a cidade, e não raro se amontoavam diversos deles na mesma rua ou mesmo bairro. No Cabeça (pequena rua que liga a Avenida Sete à rua Carlos Gomes e ao antigo Largo Dois de Julho) existia quase uma dezena. A sua distribuição pela cidade inteiramente caótica, além do aspecto anti-higiênico e desagradável dos mesmos.³⁵⁶

Além da carne fazer parte da dieta alimentar da população, a ausência da máquina de refrigeração, como a geladeira, para garantir a conservação do alimento, fazia da compra da carne uma necessidade quase que diária, como já chamamos a atenção.

Na compreensão do urbanismo, ao menos o discurso produzido na I Semana de Urbanismo de 1935, havia uma desarmonia da feira com a cidade. O poder público municipal, ideologizado por esse urbanismo progressista, materializou uma série de ações no sentido de domar as feiras livres, não mais pelo discurso da higiene como foi comum na Primeira República (1889-1930), mas agora pela estética urbana e pela necessidade de circulação na cidade.

³⁵⁴ AMADO, Jorge. op. cit. p. 249.

³⁵⁵ Arquivo Histórico Municipal. Caixa sem número da Fiscalização Geral. Documentos datados de 23 de Julho de 1940 endereçados ao Prefeito Durval Neves da Rocha e assinado pelo Diretor João de Alencar Araripe. A fiscalização dos açougues foi realizada pelos fiscais distritais Raul Vieira Silva, Luiz Antônio Cardoso, Othelo de Araújo Silva e José Moura de Almeida.

³⁵⁶ FALCÃO, João. op. cit. p. 258.

Dessa forma, a Prefeitura do Salvador celebrou contratos com a Companhia de Mercados Públicos da Bahia S.A, que tinha como representante legal o Engenheiro Plínio Coutinho. Nesses contratos de cessão de direito, ficou estabelecida a construção do Mercado Popular, na avenida Frederico Pontes que foi entregue em 1940, muito próximo “*onde se realiza uma das mais procuradas feiras livres da cidade*”³⁵⁷, ou seja, a feira de Água de Meninos, essa feira era uma espécie de sucessora da feira das Docas ou feira do Sete, em razão do armazém de número sete da Companhia das Docas do Porto de Salvador. Entretanto, além do Mercado Popular, outros foram construídos em espaços de feiras livres vigorosas que se formavam na cidade. Foi também construído um mercado, próximo a feira do Largo da Penitenciária, na rua Luiz Maria. E, finalmente, em 1942, foi construído o Mercado, no Largo 1º de Maio, ou Largo da Sete Portas, como popularmente era conhecida à área.

Não era por acaso que a prefeitura escolhia a construção de Mercados em locais de feiras livres. O seu objetivo era, a curto e médio prazo, liquidar as feiras livres ou submetê-las a seu controle. Era fundamental, dentro da construção do urbanismo progressista, disciplinar e controlar os locais que não obedeciam às regras e estavam completamente sob o domínio popular.

No primeiro contrato, celebrado entre a Prefeitura e a Companhia de Mercados Públicos da Bahia S.A, para a construção do Mercado Popular, na avenida Frederico Pontes, a Prefeitura cedeu um terreno de dois mil e quinhentos e trinta e quatro metros e quarenta e seis centímetros quadrados de área municipal para a construção do Mercado, em um prazo de 30 anos, a partir da inauguração.

Ficou estabelecido, em termo contratuais, entre a Prefeitura e a Companhia de Mercados Públicos da Bahia S.A, na cláusula vigésima, que a “*Prefeitura não permitirá feiras livres ou de qualquer espécie nem estacionamento de vendedores ambulantes no perímetro estabelecido pelo artigo terceiro da Lei número dezoito de dezesseis de março de 1937*”³⁵⁸. Essa cláusula esteve presente nos outros contratos de construção do Mercado da rua Luiz Maria, depois Mercado do Curtume e do Mercado do 1º de maio, no local popularmente conhecido como Sete Portas.

³⁵⁷ Durval Neves da Rocha. Relatório da Prefeitura ano 1938-1940. p. 180.

³⁵⁸ Durval Neves da Rocha. Relatório da Prefeitura ano 1940-1941. p.19



A ação do poder público era no sentido de acabar com as feiras livres populares como a feira das Docas, ou feira do Sete, a feira de Água de Meninos, a da Sete Portas e, finalmente, a do Largo da Penitenciária e estabelecer os mercados com agente de higienização e disciplina sobre o feirante tanto na exigência do estabelecimento de um padrão para as barracas como também nas cobranças de taxas para utilização do local. Os espaços das feiras livres, que antes estavam sobre o controle popular agora passam à ação disciplinar dos Mercados e do poder público municipal.

A concessionária passava a controlar os feirantes dentro do seu espaço e também nas áreas próximas, além do que padronizava as barracas que passaram a ser cobertas de lonas e com armação de ferro. A Prefeitura recebia 20% das cobranças feitas aos feirantes, pela utilização do espaço.

O prefeito Durval Neves da Rocha (1938-1942) procurou construir outros Mercados modernos em locais de feira, como foi o caso da Praça 1º de maio, onde se realizava a feira das Sete Portas, como já salientamos. Esses mercados cumpriam uma ação modernizadora, na cidade quanto à exposição dos alimentos como também era um meio do poder público controlar os feirantes de dentro do mercado e de fora nas feiras livres.

A Prefeitura pretendeu, ainda, desapropriar para a construção de outro mercado moderno, os terrenos sito à Praça 1º de maio (Sete Portas), ponto para onde converge grande parte da população dos distritos de Santo Antônio, Brotas, Nazaré, com o fim de abastecer-se, principalmente de legumes, na feira livre que se realiza diariamente ali.³⁶⁰

³⁵⁹Jornal Diário de Notícias. Setembro de 1941. Esse convite que era uma vitória das forças modernizadoras da cidade está cheio de simbolismo. Primeiro pelo re-batismo do lugar de Sete Portas para 1º de Maio dia Internacional do Trabalho. Os trabalhadores passaram a ser cortejado por Vargas e segundo que no dia 04 de setembro era o natalício do Interventor Landulfo Alves de Almeida.

³⁶⁰Durval Neves da Rocha. Relatório da Prefeitura ano 1938-1940. p.181

A confusão da feira fazia dela uma festa como dizia Jorge Amado, em Bahia de Todos os Santos. Festa pela riqueza dos produtos e do amontoado de gente querendo comprar, vender, prostrar, saber das últimas novidades, dançar, jogar capoeira, entre outras atividades. Nas feiras, se jogava, como vimos em relação à feira do Sete, se bebia, dançava, reuniam-se as prostitutas e acertava a sua vida com saveristas e marujos, entre outros.

Era o cotidiano da sobrevivência no qual as classes populares resistiam ao seu modo à ação modernizadora do poder público, bem como a sua ação discursiva de melhoramentos urbanos. Via de regra, os prepostos da prefeitura enfrentavam a fúria dos feirantes como pode ser visto pelo seguinte relato:

Solicito de V. Exa. Urgente providencias no sentido de sejam policiadas as feiras livres desta cidade, abaixo mencionada, pois somente desta maneira poderão ser evitadas incidentes provocados constantemente por indivíduos desocupados que agridem física e moralmente os prepostos desta Diretoria e implantam um ambiente de intranqüilidade nestes locais onde se abastece parte da população. Muito embora os cobradores de feiras desta Repartição se tenham mantido sempre acima desta situação, hoje o cobrador da taxa de ocupação do solo, sr Itamar Paternostro de Oliveira Guimarães, quando exercia sua função de feira das Docas, às 8 horas, não pode evitar uma agressão em virtude da qual sofreu contusões num braço, tendo procurado os serviços do Pronto Socorro e feito exame de corpo de delito no Instituto Nina Rodrigues³⁶¹

O chefe da secção de fiscalização pedia policiamento nos dias de sábado e domingos para as feiras da Praça Divina, Água de Meninos, Barra e o Curtume, no Largo da Conceição, bem em frente da Penitenciária do Estado. Solicitava, ainda, policiamento, aos domingos e nas segundas-feiras, para a feira das Docas, que era popularmente conhecida com feira do Sete.

Ainda que o chefe da seção de fiscalização diga ao Prefeito Durval Neves da Rocha que os prepostos conseguiam ficar longe das confusões, encontramos outros documentos que demonstram que a disputa e os conflitos entre os prepostos da Prefeitura e os feirantes não era uma realidade nova. Já na gestão municipal de José Americano da Costa de 1932 a 1937, há registro de agressão a agentes públicos como no seguinte memorando:

Os senhores Pedro Muniz Gomes Filho, Voluziano Meirelles, Durval Carvalho e tantos outros tem sido agredidos, na Baixa dos Sapateiros,

³⁶¹Arquivo Histórico Municipal. Caixa sem numeração da Fiscalização Geral.

no Mercado Modelo, na feira das Docas. Cardoso de Menezes Chefe de Fiscalização 27/08/1936³⁶²

O Chefe da Fiscalização, Cardoso de Menezes, recomendava que para combater a rebeldia das feiras livres, seria necessário o aumento da repressão policial. A polícia e o Direito, como vimos no capítulo anterior, constituíam-se em agentes da modernidade e porque não dizer agente de civilização de comportamentos, ao menos na compreensão, do Chefe de Fiscalização da Prefeitura, nos seguintes termos:

O remédio para o mal, dado o prazer que tem a população baiana de sonegar impostos e de contrariar posturas seria a criação de um corpo de policia municipal, à maneira do que tem no Rio, em São Paulo e das outras grandes cidades do Brasil e do mundo civilizado³⁶³

As feiras livres contavam com uma população de feirantes que buscavam, na venda de alimentos ou produtos de roupa e calçado, garantir a sua sobrevivência. Os ambulantes perambulavam pela cidade e, tinham nas feiras, um local para expor os seus produtos e garantir a sua sobrevivência. A modernidade e as remodelações urbanas não viam com bom gosto o aspecto das feiras e daí o conflito entre essas mentalidades na cidade.

A ação da Prefeitura não era civilizada com os feirantes nas cobranças das suas taxas e impostos. É disso que se depreende do editorial do Diário de Notícias de 12 de maio de 1941, com o título Diligência Fatídica, no qual o matutino descreve a ação municipal como truculenta e clamava para a melhoria dos métodos do poder público. Nesse episódio, o resultado foi o homicídio de um policial e um preposto municipal saiu ferido.

Não são poucas as advertências que a imprensa tem levado aos ouvidos dos governantes e dos que exercem poderes fiscalizantes, da referencia à maneira de exigirem o cumprimento de leis tributárias, ou qualquer outras medidas de ordem fiscal. A cobrança de impostos ou de execuções de posturas municipais não podem ser feitas com imoderação, muito perto da violência e distanciado da prudência, porque é preciso não esquecer que tudo isso tronar-se-á desumano, si as circunstancias de cada caso não forem efetuadas no momento de realizarem diligências que se traduzem em cumprimento de lei³⁶⁴

Não para aí a crítica do jornal ao tratamento dado dos prepostos municipais aos feirantes e pequenos mercadores. É importante lembrar que a década de trinta e até o fim da Segunda Grande Guerra em 1945, a economia brasileira, ainda que conheça uma

³⁶² Arquivo Público Municipal. Caixa da Fiscalização Geral sem número.

³⁶³ Arquivo Público Municipal. Caixa da Fiscalização Geral sem número.

³⁶⁴ Jornal Diário de Notícias. Editorial “Diligência Fatídica”. 12 de maio de 1941.

expansão industrial, é um período de carestia para a população. Na cidade do Salvador, o preço do pão e da carne era objeto constante das notícias dos jornais em razão da especulação e aumento de preços. Esse quadro de carestia aumentava a insatisfação da população com a ação de cobrança da Prefeitura e criava mais tensão entre os feirantes e os cobradores de impostos, o que o ilustrativo editorial, do Diário de Notícias, evidencia:

Para o pagamento de impostos lançam os funcionários do fisco, muita e muitas vezes, aqueles que não podem e não estão em condições de paga-los, já que não produzem para tanto, já por que estão amparados por dispositivo constitucional, de qualquer forma que se lhes apresentem os prepostos da arrecadação do tesouro público, para essa gente, que mal pode conseguir o alimentação, essa atitude dos que representam furibundamente a lei é sempre odiosa, quando lhes faltam tato e prudência. Ocorrem inúmeras reclamações dos perseguidos pelo fisco que se manifesta inicialmente, pela ação dos seus funcionários, incidentes e conflitos se registram, em geral e sempre com os pequenos produtores ou com os humildes mercadores; não têm sido poucos os que perdem, de uma noite para o dia, o seu material de trabalho ou a sua alimária que os ajudava no campo, minorando-lhes os tormentos dos transportes e penosas caminhadas...³⁶⁵

O poder municipal, na concepção modernizadora, além de demolir as habitações populares, desconsiderando a condição sócio-econômica dos moradores dos tais mocambos, e ao mesmo tempo demoliam as casas, determinando quais eram impróprias, não possibilitavam outras alternativas para a moradia, estabelecendo um drama urbano. Atuava, também, o poder municipal, amparado pelo Estado, nas feiras populares, cobrando as suas taxas e impostos, ao mesmo tempo confiscavam mercadorias e objeto de trabalho. Assim como os moradores reagiam às interdições e demolições municipais, os feirantes, peixeiros, açougueiros, os verdureiros, entre outros, reagiam à ação policiadora do poder público.

Ante-ontem, nesta capital uma dolorissima tragédia se desenrolou, cujo o desfecho foi o assassinio de um pobre policiador no momento em que intimava a um mercador ambulante a cumprir as determinações da Fiscalização Municipal. (...) A Imprudência e o ímpeto com agiu a “Caravana da Lei” parece terem ficado muito perto da imprudência e do arbítrio e longe das recomendações das autoridades superiores. O resultado já é de todos conhecidos: um pobre chefe de família perdeu a vida e um dos fiscais atuantes na diligencia fatídica ficou ferido.³⁶⁶

A ação da Prefeitura, dos Jornais e da Policia estabeleceram, perante a opinião pública da cidade, que as feiras eram locais anti-higiênicos e perigosos para “pessoas

³⁶⁵ Idem.

³⁶⁶ Idem

pacatas”. Era, nessa construção, um antro de imundices e vícios que deveriam ser extirpadas da cidade. O que estava em disputa era uma nova concepção de cidade em que não havia lugar para as feiras populares e nem para ambulantes.

Na ação fiscalizadora da Prefeitura, com apoio do Estado da Bahia, por meio da Polícia e dos guardas civis, é possível verificar um grande número de documentos municipais, com o poder para controlar os pequenos mercadores, feirantes e ambulantes.

Em 29 de setembro de 1938, quando os fiscais Oscar Martins Fontes e José Rodrigues Cavalcante Filho, comunicam por meio do diretor José Alves de Souza, ao prefeito Durval Neves da Rocha, a apreensão das seguintes mercadorias “ *13 marmitas para leite, 3 animais, 80 frascos com leite, 8 balaios com ovos, 12 quilos de carne verdes, 1 tabuleiro com verduras 10 sacos de carvão e 1 grupo para sala*”³⁶⁷. Essa apreensão das mercadorias e animais revelam muito da dieta alimentar da cidade e, também porque as comidas ainda precisavam do carvão e da lenha para serem cozinhadas.

Ainda no plano das diligências da Prefeitura para evitar o comércio de pequenos mercadores, feirantes ou mesmo pequenos proprietários de animais dentro da cidade, é esclarecedor, o documento de 2 de outubro de 1944, quando o diretor João de Alencar Araripe comunica ao prefeito Elisio Lisboa de Carvalho, que no Largo da Jacaré, um indivíduo havia recolhido suínos para serem abatidos clandestinamente, “ *tomando conhecimento, verifiquei a procedência da referida denúncia, encontrando 14 suínos no quintal de uma casa situada naquele largo, um dos quais já havia sido abatido. Fiz a apreensão, mandando transportá-los para o matadouro e o infrator é o guarda civil nº 395, que foi multado*”³⁶⁸.

As diligências obedeciam a uma lógica da modernidade da máquina e da racionalidade jurídica. Primeiro, a saúde sanitária deveria fiscalizar as condições dos animais abatidos e, só depois o poder público conferia permissão aos agentes econômicos para comercializar na cidade. Os habitantes da cidade reagem a essa atuação do poder público o que levava a vários conflitos sociais.

A cidade real sem planejamento, arruamento, esgoto, água, limpeza urbana e ruas largas e calçadas eram desafios às ações modernizadoras. No espaço popular, onde as regras sociais não eram a da racionalidade econômica capitalista houve embates às determinações do poder público.

³⁶⁷ Arquivo Histórico Municipal. Fiscalização Geral Caixa sem numeração.

³⁶⁸ Arquivo Histórico Municipal. Fiscalização Geral Caixa sem numeração

Esses conflitos entre cidade real e a cidade imaginada pelos urbanistas ficam patentes no cotidiano das vias públicas que assistiram constantes desastres e atropelos o que pode evidenciar a dificuldade da população com a modernidade da máquina e ao mesmo tempo, a incompreensão dos agentes públicos e dos meios de comunicação com a cultura popular da cidade.

6.2 O automóvel e o pedestre na luta pelo domínio da rua.

A população não acolheu pacificamente a sua transformação da cidade a partir da máquina, principalmente do automóvel. Vimos, no terceiro capítulo dessa tese, que a ação da prefeitura era no sentido de garantir a máxima liberdade para o automóvel. Daí as grandes obras no miolo da cidade, como a remodelação da Sé e a destruição da Igreja da Sé, o remodelamento da rua Carlos Gomes, a reformulação da Jequitiaia e da Frederico Pontes. A rua deveria ser para o automóvel agente símbolo da modernidade na cidade.

Foi esse símbolo que passou a ser temido no meio urbano soteropolitano pelas crianças, com a eterna lenda do papa figo. Nessa lenda, havia um carro preto que pegava as crianças e sumia com elas, uma espécie de bicho-papão urbano. Estratégias das famílias para apavorar as crianças e, dessa forma, evitar dos atropelamentos? Para os adultos, enquanto o automóvel era um símbolo de prestígio e de poder pessoal era também razão de conflitos com a própria população, que utilizava outros meios de transportes, como animais, carroças, bicicletas.

A disputa da rua entre os pedestres e os automóveis era conflitiva dentro das regras da modernidade. A rua passou a ser o centro dessa disputa entre o automóvel, o bonde, os animais e os pedestres. Nesse caso, em uma cidade anterior, a máquina os conflitos e os perigos eram menores. O pedestre não sabia como de uma hora para outra, poderia viver com aquele meio tão fascinante e que desenvolvia tamanha velocidade. Na cidade anterior à máquina, principalmente ao automóvel e auto-ônibus, o pedestre tinha mais liberdade, pois podia vagar livremente, sentar-se à beira da rua para ver o movimento ou trocar um “dedo de prosa”. Já as crianças podiam correr, brincar sem maiores preocupações. Essa tranquilidade acabou com a chegada dos automóveis e a rua não era mais dos pedestres.

Na I Semana de Urbanismo de outubro de 1935, na cidade do Salvador, como já vimos, os intelectuais urbanistas se debruçaram sobre o problema das ruas.

Invariavelmente os conferencistas discorreram sobre a questão da circulação e a necessidade de novas artérias na cidade do Salvador. O engenheiro Jayme da Cunha Gama e Abreu palestrou sobre o tema – o tráfego urbano no qual descreve a situação de caos do trânsito soteropolitano e propõe soluções.

As idéias forças do palestrante eram no sentido de garantir o zoneamento e a educação da população para a vida urbana:

Para que o tráfego a todos satisfaça devemos começar...por educar.(...) Sem que se eduque primeiro o povo, não se pode pretender nada de útil em matéria e tão cheia de fatores tidos como sem importância pelos julgadores apressados³⁶⁹

Lembra Gama e Abreu que a educação para o tráfego deveria ser para os dois lados, para os motoristas e pedestres, e de forma irônica indaga que “*mal há, que leia o jornal, paginas e braços abertos, como se estivesse ao centro do seu gabinete de trabalho?*”. Esse comportamento do soteropolitano de acreditar que a cidade era o seu quintal estava em diversos comportamentos desde dejetos jogados na rua a construir, de qualquer jeito, inclusive em plena a rua, fechando as vias de comunicação.

A ironia de Gama e Abreu também ia aos motoristas e os novos senhores da cidade – os automóveis. “*Por outro lado os que guiam automóveis acham (e naturalmente, eles lá têm as suas razões) que a rua é feita para eles. Vamos, portanto, correr, esbarrar, atropelar ou quebrar ossos alheios ou próprios, fiado (e com razão ainda) em que “só se morre uma vez” e em que “o guarda é camarada”*³⁷⁰.

O inspetor de veículos sofria a pressão social em decorrência do limitado alcance da máquina burocrática e, também, não é difícil supor que as pessoas que possuíssem automóveis, na cidade, eram conhecidos por boa parte da soterópolis, e grande parte gozava de prestígio social e econômico, suficientes para reduzir o poder dos inspetores de trânsito.

José Lourenço A Costa, outro conferencista da I Semana de Urbanismo, fez um diagnóstico das principais vias da cidade, procurando evidenciar como elas criavam empecilhos à livre circulação de automóveis, ônibus e marinetes.

Penetremos na cidade. Deixemos por enquanto a Praça Municipal a Avenida Sete, sala de visita do primeiro andar de nossa capital, e enveredemos pelos outros bairros. Vamos a Santo Antônio Além do Carmo, a maior freguesia da cidade. Que observamos? Um amontoado de casas velhas; desproporcionadas; desalinhadas; presas umas as outras, sem arte, sem conforto, sem higiene, parecendo haver sido

³⁶⁹ ABREU, Jayme da Cunha Gama e. *Trafego Urbano*. p. 76

³⁷⁰ Idem, *ibidem*.

atiradas ali como pilhas de caixões estragados. Ruas como as dos Adobes, Marchantes, carvões, Ossos, corredor da Lapinha, que só vistas, para serem julgadas: estreitas; tortuosas, desencontradas, como simulacros de passeios ou sem eles. Uma Ligeira observação do alinhamento; largura; nivelamento e loteamento duma das principais artérias do bairro – a Direita de Santo Antônio – dará a impressão nítida do que acontece a maioria das outras. Atravessemos rapidamente a sombria rua do Paço, para que não nos domine aquele ambiente de tristeza e percorremos os Mares e a Penha, para descobrirmos um novo amontoado de erros. Desde a Calçada, rua estreita, com passeios acanhados, sem loteamento racional; roubando-nos à vista o mar; onde se confundem residências, armazéns, depósitos; lojas; fabricos numa promiscuidade que revolta o senso estético e higiênico; dando para o pantanal desarticulado e insalubre que se conhece pelo nome de Uruguai, até à Ribeira de Itapagipe nada existe, em questão de ordem, método, plano, de que possa orgulhar-se a Bahia.³⁷¹

O rosário de queixas do urbanista é extenso e compreende os arrabaldes como também Brotas, Barra e até a avenida Sete de Setembro. É nesse quadro entre a rua, o automóvel e o pedestre que a resistência popular se manifestava.

Na cidade real que se materializava no cotidiano dos habitantes da cidade, a luta pela sobrevivência era o que construía a cidade seja na luta pela moradia, pelo trabalho ou pela alimentação. O comportamento padrão dos habitantes da cidade da Bahia, que não ligavam, em absoluto, para os planos dos urbanistas, não tinham condições de construir de acordo com a engenharia moderna e com as normas do direito coletivo que impediam de construir em certas áreas. Essa forma de proceder, na cidade, tinha como resultado a proliferação de habitações irregulares perante o poder municipal, nos conflitos das feiras e mercados e, finalmente, a cidade real mostrava a sua face dramática no trânsito, na medida em que produzia diversos desastres e acidentes de bondes, automóveis e ônibus que resultavam em atropelos, tragédias patrimoniais e mortes. A cidade real se mostrava sem “*ordem, método e plano*”.

A sociabilidade urbana popular possibilitava esses comportamentos que os urbanistas de 1935, chamavam de egoísmos. A cidade sem ordem vivia uma tragédia atrás da outra e o trânsito urbano era o cenário dessa disputa entre a racionalidade urbanística e o comportamento popular que organizava a sua vida independente das regras de convívio social. Como pode ser visto neste trágico acidente descrito pelo Diário de Notícias em março de 1935:

Grande desastre de veículos verificou-se sábado, ultimo, pouco depois de meio dia na Baixa do fiscal, ao Tanque da Conceição quando o movimento de pedestre e mesmo de veículos era intenso. Foi o caso

³⁷¹ COSTA, José Lourenço A. *Propaganda de Urbanismo*. p. 96

que um auto-caminhão, de número 1473, que em marcha acelerada, descia a Ladeira, se encontrou com um comboio de Buranhem, e atravessava aquela hora a Baixa do Fiscal, no cruzamento das linhas férreas ali existente³⁷²

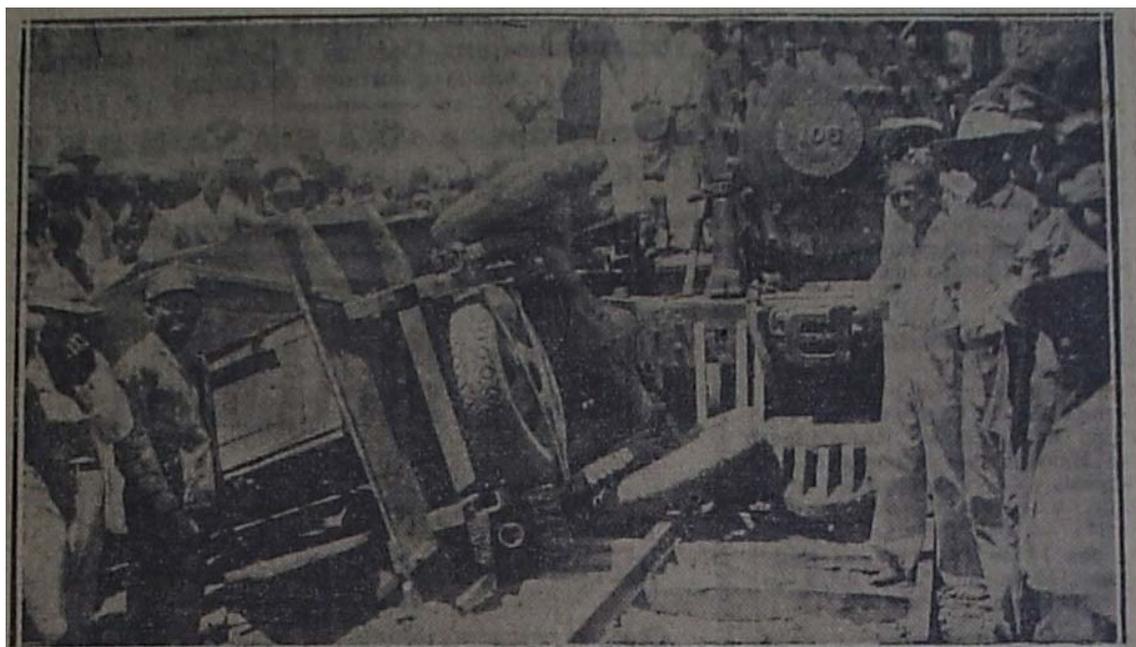
A dramaticidade do acidente pode ser captada pelas fotos que os jornais utilizam largamente para trazer a população o instantâneo do acidente, como pode ser visto pelas fotos e as matérias que seguem, estabelecendo uma interação do infortúnio com os leitores dos jornais que circulavam na cidade da Bahia.



O jornal Diário de Notícias buscava construir na opinião pública baiana quanto aos perigos da rua e, ao mesmo tempo, como o trânsito da cidade evoluía para grandes tragédias humanas como o caso da criança que foi atropelada e morta pelo bonde no Canela. Esses acidentes chocavam a opinião pública da cidade que clamavam por soluções. Os próprios meios de comunicação reforçavam a necessidade de mudar o sistema viário da cidade, modernizando-os com largas avenidas e ruas.

³⁷² Diário de Notícias Março de 1935.

³⁷³ Diário de Notícias. Outubro de 1937.



LAGRANTE APANHADO APÓS O HORRIVEL DESASTRE ENTRE O CAMINHÃO E UM DOS
TRENS DA "ESTE NA BAIXA DO FISCAL

374

Como no recrudescimento do número de delitos praticados na cidade a população e os meios de comunicação exigiam uma pronta ação policial, fatos analisados, no quarto capítulo. Os jornais da cidade quando da seqüência de acidentes no trânsito atuavam no mesmo sentido com o objetivo de criar uma sensibilidade na população para os perigos das ruas e exigir do poder público providências como: ruas mais largas, policiais de trânsito para coibir a sensação de insegurança na cidade.

Na foto do jornal acima é possível ver a multidão que se aglomerava para ver o acidente. Era um acontecimento extraordinário que dizia respeito a todos. E, de certa forma, criava o pensamento da necessidade de mudar a cidade para as máquinas.

A cidade real se defrontava com as máquinas tanto os pedestres como os motoristas e os motoneiros identificavam, na cidade antiga, a fonte das mazelas e das tragédias diárias nas vias da Bahia. Essa cidade perigosa das máquinas produzia na imprensa uma ação discursiva no sentido de que o poder público estadual e municipal produzisse intervenções para o alargamento das ruas como foi o caso da Carlos Gomes que tinha 7 metros de largura e passou para 15 metros. Além da Carlos Gomes, o Taboão e a Ajuda foram ruas alargadas para dar vazão ao trânsito.

As fotos dos acidentes de automóveis, bondes e caminhões eram destacados pelos jornais, como nas três fotos, de que nos valem para evidenciar como

³⁷⁴ Diário de Notícias. Janeiro de 1935.

o poder público sofria uma forte ação dos meios de comunicação para garantir a modernidade urbanística da máquina em Salvador.



375

Esse instantâneo também rotinizava na população o medo e o perigo da rua em função das máquinas de transporte. O Jornal A Tarde, por exemplo, em matéria de fevereiro de 1937, fez um levantamento dos acidentes somente em um dia, como segue:

Mais Atropelo para o Grande Rol Vários atropelos foram verificados ontem. O primeiro ocorreu das 13 horas, na ladeira do Tabuão, quando um autocaminhão que ali passava, derrapou pegando de encontro à parede de uma casa comercial as domésticas Guiomar dos Santos e Honorata Maria Silva. As vítimas foram medicadas no ponto da Assistência, apresentando a primeira fratura da clavícula direita, no médio; e a segunda luxação da articulação esternoclavicular direita. Após receberem alta e os curativos necessários as pacientes retiraram-se para as suas residências.

³⁷⁵ Jornal A Tarde. 9 de Janeiro de 1937. Título “ O Bonde Chocou-se Violentamente com o ônibus”. Escolhemos o tamanho original da fotografia para retratar com fidedignidade com a imprensa da época sensibilizava a opinião pública para os recorrentes acidentes na cidade. E, ao mesmo tempo, construía uma idéia da cidade da máquina.

O segundo desastre ainda por auto caminhão, ocorreu à Jaqueira, sendo vítima o colegial Ediberto de Oliveira. No posto da Assistência, o colegial foi medicado. Apresentava ferimentos conturo na região occipital. O Terceiro atropelo verificou-se na Praça Rio Branco, cerca 17 horas, vítima o jornalista Osório Almeida foi atropelado por um carro de praça, que por ali passava em grande velocidade. O quarto desastre finalmente ocorreu à rua J. J Seabra cerca das 16:30, sendo vítima o menor Gilberto Alves Pessoa que foi colhido por um elétrico. A vítima foi socorrida pela Assistência onde apresentava escoriações na região glútea direita, nos joelhos e na região inferior do homitórax direito.”³⁷⁶

Não é o objetivo desse trabalho a história dos acidentes urbanos, o que seria exaustivo pois, os jornais da cidade reproduzem vários acidentes envolvendo bondes, auto-ônibus e automóveis. Mas, observando os efeitos dos acidentes, na cidade, esses, revelam um mal-estar entre a população de pedestres e a população motorizada. O transito da cidade do Salvador era uma condição de conflito da cidade real que entrava em choque com as máquinas automotivas. A modernidade das máquinas não encontrou uma ordem social disposta a abrigar as máquinas automotivas sem conflitos. Além desse aspecto, da resistência e do conflito, é importante considerar que o poder público tinha como poucos instrumentos de apaziguamento das máquinas à cidade e o principal deles era o alargamento das avenidas e ruas.

A cidade real dos caminhos de mula, das ruas escorregadias, da ausência de sinalização, das soleiras das casas no limites das ruas, tudo fazia da cidade do Salvador um local propício para os acidentes e as tragédias pessoais como relatamos acima. Fora às condições físicas da cidade, o que explicaria essa exacerbação de acidentes? Falta de regras? De racionalidade na utilização do meio de transporte? Ou ausência de obediência ao direito e à civilidade urbana? Para os urbanistas da I Semana de 1935, todas essas eram hipóteses possíveis.

O Engenheiro e professor da escola Politécnica, Jayme da Cunha Gama e Abreu, apresentou uma série de regras que deveriam ser adotadas para a população se livrar ou reduzir os acidentes. A primeira, lembra o princípio da impessoalidade da dominação legal-racional, era para o guarda de trânsito deixar de ser camarada e obedecer ao que estava estatuído, dizia o palestrante “*uns são os que organizam, outros os que se encarregam de zelar pelo cumprimento dos regulamentos*”³⁷⁷.

³⁷⁶ Jornal A Tarde . Março de 1937

³⁷⁷ ABREU, Jayme da Cunha Gama e. Op. cit. p 87

Gama e Abreu lamentava que os fiscais de trânsito não agissem de acordo com as exigências técnicas do Automóvel Club do Brasil. E, nesse lamento, apontava algumas regras que o poder público, o pedestre, os motoristas, motorneiros, cavaleiros ou carroceiros tinham que se valer para garantir a racionalidade do tráfego urbano.

Essas regras estavam estabelecidas em um princípio geral e tinha como elemento basilar a educação, no seu sentido mais geral. Gama e Abreu destacava como a educação no trânsito seria um agente fundamental para reduzir o número alarmante de acidentes, naquele momento, da seguinte forma:

Educação dos responsáveis pelas comunas e pelo tráfego, educação dos vigilantes, educação dos condutores de veículos, educação dos que andam a pé, educação do povo, enfim Mas, ao lado desta educação, um estudo perfeito da questão afim de que entreguem as vias públicas em condições tais que um povo educado, para evitar inconvenientes de tráfego, possa viver livre de desastres, livre de transtornos, livre de falta de comunidade.³⁷⁸

A educação viria com obediência aos regulamentos e leis, e dessa forma, os transtornos e acidentes seriam evitados ou contornados, além é claro da ampliação e modernização das vias públicas.

O urbanista Gama e Abreu na primeira regra apresentada em sua palestra insistia que *“os fins principais da Inspetoria de Veículos e de Polícia de Estradas devem ser especialmente de caráter educativo em relação a todos os usuários das vias públicas, a saber: condutores de veículos de qualquer natureza, condutores de animais ou tropas e simples pedestres”*³⁷⁹. Lembrando sempre que *“urbanizar é civilizar”*, ai estava materializado como as boas regras do urbanismo garantiriam uma cidade *“maior e melhor”*.

Jayme da Cunha Gama e Abreu enumera as quinze regras para organizar e disciplinar o trânsito da cidade do Salvador. O nosso urbanista tem plena crença de que a racionalidade científica e técnica conjugada com a educação da população seriam meios eficazes para extirpar a cidade dos acidentes automobilísticos e dos bondes. Ao mesmo tempo, a quebra das regras do trânsito seria um fator para potencializar os acidentes na cidade. O artigo quarto, do receituário do trânsito citado por Gama e Abreu, determinava a conduta aos fiscais de trânsito ou de veículos como se chamava à época:

Não será permitida, sob qualquer pretexto, aos fiscais de veículos ocultarem-se com intuito deliberado de impor multas

³⁷⁸ Idem. p 90.

³⁷⁹ Idem. p. 87.

por infração estimulada por sua ausência. Devendo desempenhar funções educativas, necessitam estacionar em lugar bem, visível, em contato constante com os condutores de veículos. A sua simples presença o mais das vezes impõe o cumprimento dos regulamentos e códigos, fim colimado pela corporação a que pertencem. Esconderem-se para dar ensejo à infração é procedimento condenável que repugna e depõe contra o caráter de uma autoridade, que deve ter como apanágio a dignidade e a correção³⁸⁰

Os fiscais de veículos, na cidade do Salvador, eram prepostos da Guarda Civil, e a sua ação fiscalizadora, no trânsito da cidade, foi marcada pela constante observação do comportamento dos motoristas e transeuntes:

Faço ciente a Vossa senhoria que ontem às 16 horas e 40 minutos, mais ou menos, verifiquei que o auto-ônibus nº 1751 de propriedade da Empresa Baiana, cometeu uma série de infrações ao passar por um elétrico do ramal de Quintas que vinha rumo à Cidade. Achando-se o bonde parado, o ônibus passou numa velocidade excessiva, sem buzinar, em um lugar impróprio para a passagem, com a velocidade, resultando disso, ficarem os passageiros do bonde numa indignação geral, diante do ato abusivo do chofer mal educado e desconhecedor do regulamento de trânsito. Após isso, imprimiu ainda maior velocidade, afastando-se do local. Bahia, 28 de julho de 1941. Ass. Antônio Nogueira Coutinho. Fiscal do Grupo.³⁸¹

A visão do guarda de trânsito era constituída por dois princípios para o controle da cidade. O primeiro é de urbanidade, quando descreve a ação de ultrapassagem do auto-ônibus, pelo bonde de “mal-educado”. E o segundo é a norma disciplinadora da cidade representada, neste caso, pelo regulamento de trânsito. Havia, claramente, elementos disciplinares em várias atividades da cidade. Como já chamamos atenção, em outros capítulos, além do trânsito e das casas públicas de diversão, outros espaços de sociabilidade urbana eram esquadrihados e recebiam os seus “livros de regras” como: a moradia, a convivência social urbana, a participação política, as feiras livres, o trabalho, a festa e o amor.

No nosso entendimento, a partir da observação empírica, esses dois princípios – urbanidade e disciplina da norma foram elementos de criação cultural dos agentes de disciplinar a cidade estabelecendo os espaços públicos de distinção social.

O olhar sobre o trânsito, era uma constante. O Interventor Federal na Bahia, também procurou modernizar a cidade pelo trânsito. E conjuntamente com o prefeito da

³⁸⁰ ABREU, Jayme da Cunha Gama e. Op.cit. p. 88.

³⁸¹ APEB. Secretaria da Segurança Pública do Estado da Bahia. Cx 21 pacote 01.

cidade do Salvador, realizou obras de alargamento das ruas, demoliu casas, igrejas e lojas para dar lugar aos veículos automotores.

A principal área de expansão do tráfego da cidade da Bahia era a Sé o miolo da cidade, e o poder público procurou convergir os recursos de melhoramento das vias públicas, nessa área, com as demolições, desapropriações e alargamento de ruas na área e nas ruas próximas. Próximo à Sé, uma das grandes intervenções para o trânsito automotivo foi exatamente a rua Carlos Gomes que deveria garantir o livre fluir dos automóveis, como já analisamos no terceiro capítulo. As obras, na Ladeira da Praça, no distrito da Sé foram outra ação de intervenção da Prefeitura para desobstruir o trânsito.

Independente da ação do poder público para disciplinar e alargar as ruas e avenidas, os acidentes continuavam a ocorrer e os jornais davam grande destaque aos acontecimentos, como já salientamos. A pressão dos jornais repercutia na atuação do poder público municipal e estadual que se movia para garantir a livre circulação na cidade. Novas obras públicas eram então executadas e planejadas para garantir o bem fluir dos veículos.

Infelizmente, não localizamos a série completa de acidentes ocorrida na cidade da Bahia, no período de 1935 e 1945. Temos dados esparsos que podem auxiliar no entendimento como a máquina (automóvel, ônibus, caminhão e bondes) desorganiza a vida social da cidade e essa desorganização era crescente, na medida em que mais máquinas automotivas chegavam à cidade e mais acidentes ocorriam.

Pelos dados localizados, no Arquivo Público do Estado da Bahia, fizemos um breve inventário dos acidentes dos meses de junho a dezembro de 1943 que foram anotados pelo Departamento de Trânsito são os seguintes acidentes:

Ocorreu uma batida que envolveu um bonde e um caminhão, no dia 12 de junho de 1943, 19 horas em Água de Meninos, na zona da Jequitaiá. O motorista responsável pelo acidente, segundo as anotações dos policiais, foi Izaías Alves de Almeida, de cor branca com a idade de 26 anos. Izaias de Almeida tinha habilitação de motorista de bonde e constava no arquivo do Departamento de Trânsito como reincidente, ainda que esses dois acidentes fossem “*de pequena importância*”. As vítimas foram: Lázaro Gomes de Jesus, Raimundo Silva, José Luiz Lemos, Querino Marques dos Santos e Maurício Lourenço Menezes. Esse acidente teve como testemunhas: Francisco Benedito Ramos, Levi Teixeira, do Carmo, Reinado da Silva Tupinambá, Nelson Lopes e Rosevaldo Tomaz Couto. A batida ocorreu da seguinte forma, segundo o relato do guarda Octávio Dantas Matos que efetuou as diligências:

O Bonde 152, guiado por Izaias Alves de Almeida, ao passar em Água de Meninos, chocou-se no caminhão número 6020, dirigido pelo motorista Manoel Pereira Santiago, indo este último veículo de encontro ao de número 3511. O motorneiro foi preso em flagrante e conduzido a Delegacia Auxiliar. Do acidente relatado, saíram feridos as pessoas acima indicadas que foram transportadas para o pronto-socorro³⁸².

No dia 14 de junho, às 17 horas e cinqüenta minutos, na rua Ramos de Queirós, na zona da Baixa dos Sapateiros. Outra “batida” de bonde. O motorneiro responsável era o senhor Carlos A. Santos que tinha 23 anos de idade, cor mestiça e que, nas anotações do Departamento de Trânsito, constava um atropelo. Esse acidente teve como vítima o senhor Arquimedes Soares Lima. As testemunhas do ocorrido foram os senhores: Lídio Santos Oliveira, Renato Augusto Rego, Lauro Augusto Guedes, Dr. Almeida Gouveia, e Raimundo Carlos Moraes. A batida entre os bondes foi narrada pelo guarda Sizenando M. Cruz que descreveu o acontecido da seguinte forma

o bonde 232, dirigido por Carlos Alberto dos Santos, chocou-se com o de nº 228, guiado pelo motorneiro Valetim Ferreira de Oliveira ocasionando ferimentos em Arquimedes Soares Lima que foi transportado para o pronto socorro com uma perna fraturada. O motorneiro responsável foi preso em flagrante e conduzido a Delegacia Auxiliar³⁸³.

No dia 7 de julho, às 16 horas, no Campo Grande, área central da cidade e morada de grã-finos, um ônibus, que era usado para treinar motoristas, atropelou uma criança. Esse veículo, conduzido pelo senhor Donato de Almeida, colheu o menor, que, segundo os relato do Guarda Civil “*em disparada passava em frente ao mesmo.*”.

Na ficha de Donato de Almeida não constava que ele possuísse Habilitação para dirigir. A vítima foi socorrida pelo motorista e era uma menina de nome Lúcia Castro Pinto que residia no mirante do Calabar. Esse atropelo teve como testemunha o dr. Carlos de Almeida que residia na rua Araújo Pinho 59, o Dr. Osvaldo Fraga de Carvalho que residia na rua Roque Felix número 5, e outro doutor Esmeraldino Silva, residente a rua 1 de maio, apartamento 2.

No mês de Agosto foram contabilizados os seguintes números em acidentes: 8 (oito) envolvendo automóveis, sendo 4 por atropelos. Sete (7) acidentes envolveram caminhões. Cinco (5) acidentes envolvendo bondes. No total de 20 acidentes de trânsito.

³⁸² Arquivo Público do Estado. Secretaria da Segurança Pública. Departamento de Polícia do Trânsito. Cx. 43 Pc 03. Fls. 243. (1927-1945)

³⁸³ Idem

No mês de agosto, houve uma média de 0,6 acidentes, sendo que os acidentes de automóveis respondiam por 0,26 dos casos.

No mês de setembro foram contabilizados os seguintes acidentes: quatro (4) envolvendo caminhões (um desses acidentes foi entre o caminhão e um carroceiro de nome Virgílio Alves carroça de nº 209, o burro saiu ferido em Água de Meninos, às 14 horas 15 minutos, em 1 de setembro de 1943), (4) quatro envolvendo bondes. Já de automóveis ocorreram três (3) acidentes. No total, o número de acidentes, no trânsito no mês de setembro foi bem menor do que agosto, pois ocorreram 11 acidentes, representando uma média mensal de 0,36 acidente³⁸⁴.

Já no mês de outubro de 1943, continuaram a ocorrer acidentes no trânsito da cidade, nesse mês, cinco acidentes envolveram caminhões, os motoristas de caminhões eram sempre temidos na cidade pela maneira de dirigir, e claro, pelo tamanho da máquina, um desses acidentes de caminhão resultou na morte do carregador Almerindo Ezequiel de Melo, em 4 de outubro de 1943, zona do comércio com o caminhão U.S.N, uma vez que a entrada do Brasil na guerra contra o Eixo trouxe força e base militar americana para a Bahia.

Esse acidente pelo relato das testemunhas teria sido de forma intencional e ocorreu às 16 horas e 20 minutos. Cinco acidentes no trânsito envolveram os bondes, entre eles é bom registrar: o do dia 16 de outubro, na Rua Garibaldi, zona da Vitória, causado pelo bonde de número 173, que, às 23 horas e 55 minutos, provocou um grave acidente. O bonde 173, dirigido pelo motoneiro 613, saltou dos trilhos, precipitando-se no abismo, causando ferimento em 17 passageiros. O motoneiro evadiu-se.

Com os automóveis, ocorreu sensível decréscimo no número de veículos acidentados tendo em vista que foram registrados pelo Departamento de Trânsito somente dois casos, envolvendo automóveis. Sendo um de capotamento e, outro de atropelo. O inusitado, no mês de outubro, foi o acidente com uma bicicleta que atropelou o senhor Alfredo Bispo dos Santos, no qual saiu ferido o ciclista Manoel Passos Sá Martins, em 24 de outubro de 1943. A média mensal foi de 0,4 acidentes.

No mês de novembro de 1943, ocorreram os seguintes acidentes: 3 (três) acidentes envolvendo caminhão (desses acidentes é importante relatar o de 8 de novembro de 1943, ocorrido KM 116 com o caminhão 3432, na estrada Bahia-Feira

³⁸⁴ APEB. Secretaria de Segurança Pública. Departamento de Polícia do Trânsito. Caixa. 43 Pc 03. Fls. 243. (1927-1945)

quando morreram 2 passageiros e 12 pessoas ficaram feridas. É importante observar que os caminhões levavam passageiros). Houve cinco acidentes envolvendo automóveis e três envolvendo bondes no mês de novembro no total de 11 acidentes com a média mensal de 0,36 acidentes³⁸⁵.

No mês de dezembro de 1943, ocorreram 7 (sete) acidentes envolvendo caminhões. Já com bondes foram 4 (quatro) e ocorreram 4 (quatro) acidentes envolvendo automóveis.³⁸⁶ Com um total de 15 acidentes, com uma média mensal de 0,5 casos. Como já discutimos no terceiro capítulo, houve um crescimento do número de automóveis, ônibus e motocicletas na cidade e pelo Censo de 1940, em 1939 a cidade da Bahia, possuía 1645 automóveis comuns, 70 auto-ônibus, 6 ambulâncias e 94 motociclos com duas e três rodas.

O aumento do número de carros automotores, conjugado com a imperícia dos condutores e as condições das ruas, possibilitavam o aumento dos acidentes. Ao mesmo tempo, temos de considerar o comportamento dos pedestres que não estavam habituados a dividir a ruas com esse novo personagem que passou a dominar a rua e a cidade.

O choque da comunidade soteropolitana, em relação aos acidentes e a atuação dos jornais que escreviam quase que diariamente sobre o problema, como vimos, criava a sensação de medo e insegurança nas vias públicas da cidade, ao tempo que exigia ações do poder público.

Com em relação aos bondes, possuímos uma estatística da Prefeitura da quantidade de passageiros transportados de 1929 a 1943. Em 1929, antes do quebra-bondes de 1930, os bondes transportaram 62.152.718 passageiros e, em 1943, houve um aumento expressivo com o transporte de 97.277.638 passageiros³⁸⁷, o que representa um aumento de 56,5 % de passageiros transportados em 14 anos. Já o número de carros diminuiu e foram utilizados 163 carros (bondes) em 1929, já, em 1943, foram utilizados 156 carros havendo uma redução na frota de bondes de 7(sete) carros (bondes), porém, como vimos, houve aumento expressivo do número de passageiros por viagens. Essa redução pode explicar em muito as queixas da população da cidade em relação ao serviço como também o crescimento dos auto-ônibus.

³⁸⁵ Idem.

³⁸⁶ APEB. Secretaria de Segurança Pública. Departamento de Polícia do Trânsito. Cx. 43 Pc 03. Fls. 243. (1927-1945)

³⁸⁷ Elisio Carvalho Lisboa. Relatório Municipal. Ano de 1943. p. 72-73

O conflito entre as máquinas automotivas e os pedestres revela o conflito com a modernidade. O comportamento dos motoristas, motorneiros e chofer de praça e dos pedestres eram incompatíveis com a vida urbana moderna na medida que não se obedeciam às regras pré-fixadas. Os carros eram valorizados como elemento de sofisticação, velocidade e progresso o que tinha que ser mudado era cidade. Esse conflito das vias para os bondes e carros passou a ser uma constante na forma de organizar a vida urbana de Salvador.

Dada a desorganização do trânsito da cidade, os acidentes eram inevitáveis e envolviam automóveis, ônibus, bondes, transeuntes e, até mesmo, animais. Ainda em termos de amostra, podemos verificar a quantidade de acidentes no tráfego da cidade, pela tabela abaixo, produzida pelo Departamento de Polícia de Trânsito, para o ano de 1945.

Quadro 13.

Acidente de trânsito na Cidade do Salvador no ano de 1945³⁸⁸.

	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ
Automóveis	2	5	4	4	6	3	9	9	2	8	4	
Bondes	5	0	2	3	0	2	0	4	4	2	2	
Caminhões	4	0	1	8	1	2	5	8	4	6	1	
Ônibus	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	
Bicicleta	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	
Motocicleta	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	0	
Ignorado	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	
Total de casos	11	8	8	14	8	7	15	18	12	18	7	

Sem contabilizar o mês de dezembro de 1945, houve, na capital baiana, 124 acidentes de trânsito. Desses acidentes, o automóvel foi o que mais se envolveu nos sinistros representando 44,4% dos casos, seguidos dos caminhões que estiveram envolvidos em 31,7% dos casos e, em porcentagem menor, os bondes com a cifra de 19% dos acidentes. Ônibus, bicicleta e motocicleta representaram, juntos, 5,5%, dos acidentes. Esses dados de 1945 evidenciam que os bondes eram o meio de transporte mais seguro na cidade, em razão do grande número de passageiros transportados pelos serviços como indicamos.

O Interventor Federal na Bahia reconhecia o caráter desorganizado e não moderno do trânsito, na cidade do Salvador, quando asseverava “*que é certo que, em*

³⁸⁸ APEB. Secretaria da Segurança Pública do Estado da Bahia. Departamento de Polícia do Trânsito. Cx. 43. Pacote 03. Fls. 243. (1927-1945)

nosso Estado os problemas do trânsito, diante da população com que conta a nossa capital e o número relativamente reduzido de veículos que cruzam as suas artérias não se acham colocados, do ponto de vista técnico, nas mesmas condições em outras capitais”³⁸⁹.

Esse mal-estar entre os habitantes da cidade e a novidade do automóvel era destacado pela imprensa da época e, inclusive, foi objeto da ideologização urbanística produzida pela I Semana de Urbanismo de 1935.

A normatização do espaço da cidade pelo poder público para atender à modernização do transporte, sobretudo, do automóvel, encontrou nos moradores da soterópolis várias formas de resistência a essa nova máquina urbana. Os moradores encontravam dificuldades em obedecer de acordo com regras pré-estabelecidas, o que pode ser um fator para explicar os acidentes, como também o incômodo com esses novos equipamentos que não foram, ao que parece, bem absorvido pelos moradores da cidade, ao mesmo tempo, os motoristas não apresentavam habilidade para lidar com a máquina e as vias públicas não haviam sido preparados para o carro.

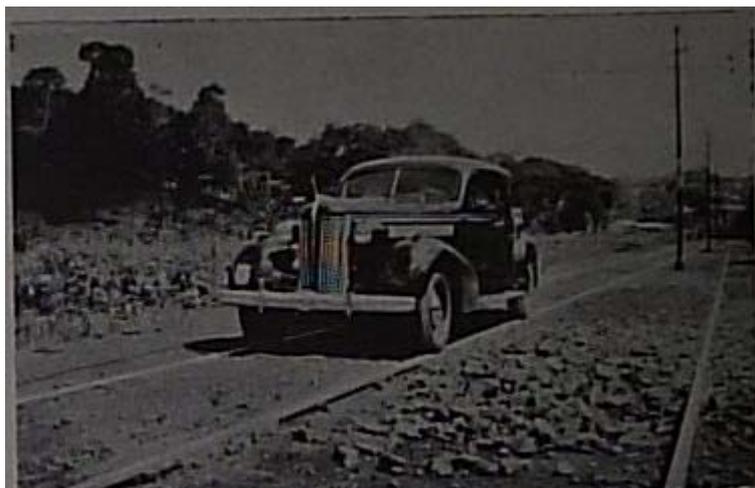
Ruth Landes que fez uma bela radiografia urbana, descreve as suas peripécias na cidade à procura dos terreiros de Candomblé e, dessa forma, as dificuldades que enfrentava o automóvel em caminhos pouco transitáveis:

Arsênio sentou-se no banco da frente com Almerindo, que era amigo dele, e o observava dirigindo o carro. Era excitante, pois precisava de habilidade e sangue frio especiais para guiar um carro (o dele era um Chevrolet 1929) em qualquer parte da cidade da Bahia, por causa do extremo declive das ladeiras e das pedras do calçamento, tão escorregadias e tão irregularmente espaçadas que muitas vezes o carro não podia rodar sobre elas e tinha de montar nos trilhos do bonde. Nesse caso havia a probabilidade de uma colisão em cheio com um bonde que dobrasse a esquina a toda velocidade. Almerindo manobrava com destreza, apenas sorrindo quando que o pior estava pronto para acontecer. Mas era preciso sangue frio acima do normal para dirigir um carro pelas pavorosas estradas nos matos fora da cidade, de leito lamacento, fofo e cheio de profundos buracos.³⁹⁰

Esse comportamento de andar sobre os trilhos dos bondes, para evitar o péssimo calçamento da cidade, foi flagrado pelo Relatório Municipal dos anos de 1938-1940. O que pode demonstrar que a habilidade de Almerindo, o motorista de Landes e Edison Carneiro, era uma prática comum, ainda que bastante arriscada como pode ser visto pela fotografia abaixo.

³⁸⁹ Relatório apresentado ao Interventor Landulfo Alves pelo Prefeito Durval Neves da Rocha. 1940. p. 165.

³⁹⁰ LANDES, Ruth. Ob. cit. pp. 162-163



391

O risco ia da ausência de regras na direção do automóvel o que evidencia uma atitude anti-modernidade, tendo em vista que as regras jurídicas estabelecem um “dever ser” e ao mesmo tempo garantia a estabilidade da ordem social uma vez que os indivíduos já conhecem as atitudes que deveriam adotar. No entanto, dadas as condições da cidade e a imprevidência e negligência de motoristas e dos pedestres, os acidentes se perpetuaram, conflitando com a racionalidade moderna.

A imperícia dos motoristas também afetava a modernidade, pois é inerente à modernidade o princípio da confiança como salienta Anthony Giddens³⁹². Entre as muitas falhas havia a falta de cuidado e previdência dos motoristas, como já ressaltamos nos casos registrados no Departamento de Trânsito da Secretaria de Segurança Pública.

O objetivo desses relatos é evidenciar como os acidentes transtornavam a cidade que não estava habituada a conviver com a máquina fluindo pela cidade. Os bondes elétricos já existiam na cidade, desde o final do século XIX, e corria nos seus caminhos de trilhos quase sem concorrentes, a não ser os pedestres e os animais. A partir da década de trinta, essa condição de quase monopólio dos transportes urbanos muda com a maior participação dos ônibus, caminhões e automóveis de praça e particulares o que afetou o comportamento dos habitantes da cidade. Um dos resultados foram as constantes batidas, atropelos e mortes. A cidade passou a ser perigosa. Adultos, idosos e

³⁹¹ Relatório do Prefeito Durval Neves da Rocha. de 1938-1940

³⁹² GIDDENS, Anthony. *As Conseqüências da Modernidade*. Para Giddens na página. 34. “Todo os mecanismos de desencaxe, tanto as fichas simbólicas como os sistemas peritos, dependem da confiança. A confiança está portanto envolvida de uma maneira fundamental com a instituição da modernidade.” Isso por que é fundamental nos sistemas peritos, assim chamados por Giddens, que o individuo acredite que o outro tem as qualidades para mover esse sistema perito que pode ser muito bem um automóvel ou avião. Quando se teme o sistema perito se abala a organização moderna. Para ilustrar, Giddens, apresenta o seguinte exemplo para o aspecto da confiança com peça fundamental da modernidade. “Tomando como exemplo a viagem aérea, o ar casual estudado e a calma animação do pessoal de bordo são provavelmente tão importantes na renovação da confiança dos passageiros quanto qualquer quantidade de anúncios demonstrando estatisticamente o quão é segura é a viagem aérea”. p. 89.

crianças passaram a temer as ruas que não eram mais encantadoras como diria João do Rio.

6.3 - Cidade em festa e a sua transmutação.

A cidade real, além do seu cotidiano de dramaticidade pela luta da sobrevivência, produzia momentos de euforia e alegria quando o povo saía às ruas para organizar as suas festas. Essa expressão da cultura popular ia do jogo de futebol, passava pelas provas de remo na enseada de Tanheiros, pelas janeiras como eram conhecidas as festas populares que ia da festa de Nossa Senhora da Conceição da Praia, no dia 8 de dezembro, ao Carnaval e, finalmente, as festas juninas que também gozavam de grande prestígio na cidade, o que pode evidenciar a memória rural de Salvador.

A festa é uma quebra da normalidade e da rotina da cidade. Envolve os seus preparativos e sua infra-estrutura, como também é uma mudança do espírito social, na medida que produzia a ansiedade para encontros, expansão da alegria e por que não exibicionismo diante da ordem social. Por tudo isso, a festa é uma quebra no cotidiano da cidade. Os jornais da cidade tratavam com grande antecedência das festas e em especial do carnaval, como pode visto, na matéria do Diário de Notícias de janeiro de 1942:

Carnaval. Carnaval! Delírio! Risos! Guizos! Éter! “Ai que cheiro bom!...- Você me conhece? Eu sou aquele do ano passado. O “velho” Pierrot azul que você tanto gostou, no Baile de mascaras dos Fantoques. Então, já me conhece? Ainda não?...Ora...E eu que pensava que você se lembrasse “daquelas promessas de amor”. Que tolo que fui eu...Quanta ilusão desfeita...”Eu quero, quero, quero, quero, quero o teu amor...”Sim, o teu amor, Colombina. O teu grande amor. Aquele amor que imortalizou Romeu e Julieta. Puro...ideal...fantástico...segredo.³⁹³

Jorge Amado, em Bahia de Todos os Santos, explica que quando a festa era grandiosa e radiante, se dizia que foi “*um dois de julho*”, então a maior festa cívica da cidade que reunia autoridades e a massa popular em um ambiente de euforia, alegria e até de algazarra.

Não é o nosso objetivo a descrição e análise das festas. Buscamos compreender como as autoridades entendiam que a festa era uma quebra na normalidade da cidade e, procurava estabelecer um forte controle sobre as mesmas, basicamente o controle policial. E, ao mesmo tempo, como o povo dava vazão à sua visão de mundo e de não ligar para as regras sociais que o poder público tentava estabelecer. Como essas regras

³⁹³ Diário de Notícias, janeiro de 1942. Carnaval.

jurídicas e sociais não eram concebidas em uma interação entre as diversas classes sociais da cidade, as classes populares não se sentiam sensibilizadas para obedecer-las. O poder público respondia com a coerção da lei e o seu aparato policial.

O movimento de trinta e a crise do capitalismo liberal foram decisivos para a mudança do comportamento da população brasileira, decretando a sua fuga do campo para as cidades. Essa diáspora para a cidade envolve múltiplos aspectos como: a inclemente seca que constantemente se abatia sobre a população nordestina, o sonho de uma nova vida no mundo urbano e as novas oportunidades de trabalho oferecidas pela cidade.

A desorganização das oligarquias e do coronelismo devem ter contribuído para o êxodo rural como também para as novas formas de ascensão social, entre elas o funcionalismo público que se fortaleceu na Era Vargas. As estradas traziam os automóveis e as novas máquinas: como máquina de escrever, de costura e as máquinas falantes que dava um novo sentido ao imaginário rural.

O desejo de liberdade, em relação ao jugo coronelista, era uma condição de procura da cidade. A mulher e a educação dos filhos e sua própria liberdade eram elementos na mudança da mentalidade cultural brasileira até então patriarcal.

A realidade brasileira trazia novidades como o voto secreto e o voto feminino a partir de 1932. Como essa novidade chegou ao mundo rural? A sindicalização forçada decretada por Vargas, no início do seu longo poder no Brasil, também deve ter favorecido a diáspora rural. Não podemos esquecer, como discutimos no primeiro capítulo, que o movimento de Trinta abriu a possibilidade de uma política industrializante para o Brasil. Nessa política de substituição de importação, aumentava a concentração industrial, desenvolvia-se a infra-estrutura ferroviária e portuária, criando um mercado amplo da força de trabalho que tinha impacto sobre a cidade.

A cidade da Bahia era lugar de trabalhar não restava dúvida. Novas obras urbanas e o incremento da construção civil faziam da cidade um centro de oportunidades. Lugar de morar e construir as suas casas era também a esperança de muitos que chegavam à cidade ou mesmo para os que já estavam na cidade do Salvador.

A cidade da Bahia, entre 1920 a 1940, aumentou a sua população de 283.422 em 1920, para 290.443 em 1940, ou seja, teve um crescimento populacional em vinte anos de pouco mais de 2,4%. Nesse tímido crescimento, haviam as levas de migrantes de áreas rurais da Bahia e de cidades menores do Estado, além da migração de outros Estados do Brasil, principalmente do nordeste brasileiro. O aumento populacional era

acompanhado de novos contatos sociais que, além dos conflitos, como já foram descritos em outros capítulos, ensejava também novos valores culturais na cidade.

As festas populares e as comemorações oficiais como formaturas, atos do Estado e da Prefeitura, manifestações políticas e reivindicações populares eram momentos de encontro e também de choques entre essa população com interesses tão diversos em relação à cidade. Para muitos a vida urbana além de ser o espaço da sobrevivência e da luta diária da vida só podia ser alcançada em função da organização da cidade. O contato com a novidade das máquinas que ocorria com mais frequência na cidade e por isso modificava a sociabilidade urbana.

Um símbolo dessa mudança foi a profissionalização da carreira dos motoristas de ônibus ou de carro de praça que eram atividades típicas das cidades, além dos radialistas, músicos, atores, jornalistas, entregadores de jornais entre outras profissões e ofícios que dependiam da cidade para desenvolver as suas carreiras.

A cidade real era perigosa como também era o espaço da luta pela sobrevivência em razão do aumento constante do custo de vida, principalmente pão e carne. O enfrentamento constante com a carestia fazia da vida urbana um rosário de angústia para as classes populares principalmente. Outro aspecto era o aumento da moradia que afugentava os mais pobres para às áreas mais distantes da cidade, como pode ser visto por essa matéria do jornal A Tarde de 06 de fevereiro de 1937, com o título “A Inquietante Problema das Habitações”. Nessa matéria o jornal revela o dinamismo das construções na cidade da Bahia e os bairros preferidos pelos ricos como também a carestia da moradia para o pobre.

A cidade vai aos poucos perdendo o seu aspecto colonial. Adquire um tom de modernidade que encanta. Entretanto, tudo isso, vai criar um problema cuja a solução já está se tornando urgente. Onde irá morar o pobre? Expulsando-o cada vez mais para mais longe da cidade, os ricos, vão ocupar-lhes os últimos redutos. Nos bairros mais distantes os terrenos vão sendo loteados. E o operário humilde, o trabalhador anônimo, resigna-se a morar em lugares insalubres, como a Massaranduba e Caminho da Areia a fazer, pela falta de transporte, longas caminhadas para o local das suas atividades. Atualmente, o aluguel mais barato de uma casa, na cidade é de trezentos mil reis mensais. Os ordenados, tomemos por exemplo um trabalhador no comércio, reduzem-se, em média, a quatrocentos mil reis. E esse o único dinheiro que ele possui para viver, em companhia da família. Os alimentos, com todo o inútil tabelamento de gêneros alimentícios, estão na hora da morte. Há ainda o vestuário, educação dos filhos e outras coisas, que só um chefe de família conhece. Como morar, então?³⁹⁴

³⁹⁴ Jornal A Tarde. 6 de fevereiro de 1937. “A Inquietante Problema das Habitações”.

A matéria jornalística esclarece o comportamento da população humilde diante da expansão imobiliária. Procuravam se estabelecer em locais não urbanizados da cidade, onde o serviço de água, energia elétrica e transporte não existia ou era muito deficiente.

Mas era a cidade também o local perfeito das ações políticas potencializadas pela imprensa escrita e pelo rádio que era o novo fenômeno da comunicação que procurava ganhar espaço na vida social da cidade. E, finalmente, outros, buscavam, na cidade, os encantos da modernidade da rua, principalmente a rua Chile que era o centro da moda, da fofoca e do disse-me-disse da cidade.

Estabeleceu, o golpe de 1937, a primeira ditadura pessoal no Brasil republicano não ceifou unicamente as lideranças políticas, estudantis, sindicais e empresariais que foram constituídas desde a crise da República Velha a partir do governo de Epitácio Pessoa (1919-1923), com o fortalecimento dos movimentos operários e das reivindicações das classes médias urbanas, representadas pela intelectualidade e pelos tenentes. A ditadura pessoal de Vargas buscou, também, a socialização disciplinar sobre a ordem social materializada, na normatização do espaço urbano e no policiamento da cultura, das festas, das religiões populares, entre outras manifestações culturais.

A cidade do Salvador passou a conviver com a ação disciplinar da Polícia Militar, Judiciária e Noturna e especialmente, com a Guarda Civil. O Estado da Bahia, por meio da Secretaria da Segurança Pública, buscou esquadriñar o espaço social urbano para garantir a fiscalização sobre os moradores da urbe e também dos visitantes e, dessa forma, estabelecer a normatização dos costumes ditos urbanos.

O olho do poder disciplinar estava em toda parte da cidade como pode ser evidenciado pela seguinte passagem narrada pelo Guarda Civil Oscar da Purificação, no dia 13 de março de 1941, estando ele na vigilância do cinema Santo Antônio, aliás essa era uma constante nos boletins de ocorrência da Guarda Civil, a vigília aos espetáculos públicos, principalmente os cinemas, como já discutimos no terceiro capítulo.

às 19 horas, apareceu um cidadão trazendo consigo dois menores de 14 anos, o qual foi observado pelo Vigilante do Juízo de Menores, de que os ditos menores não podiam entrar, cujo o senhor, sem ligar nenhuma importância, conduziu os menores para o interior daquele estabelecimento. O vigilante em questão pediu-me a retirada daqueles menores, pelo qual, atendi, dirigindo-me ao aludido cidadão e lhe expus a Portaria publicada pelo Juiz de Menores, que proibia, entrada de menores em casas de diversões, o cidadão, então ameaçou-me com prisão, dizendo que era capitão dos Portos e retirou-se em seguida³⁹⁵.

³⁹⁵ APEB. Secretaria da Segurança Pública do Estado da Bahia. Cx. 21 pacote 01.

Desse pequeno relato, do Guarda Civil, Oscar da Purificação, é possível tirar algumas conclusões a respeito do aparato repressivo constituído a partir da “Revolução de Trinta” até o Estado Novo e, por outro lado, o comportamento resistente dos moradores da cidade da Bahia, em relação a essas normas disciplinares do bem viver na cidade como analisamos no quarto capítulo.

Primeiro a disciplina legal-jurídica do comportamento dos agentes policiadores dos espaços públicos. Tanto do Vigilante de Menores, quanto do Guarda Civil, este, inclusive, exhibe, segundo ele, a Portaria, publicada pelo Juiz de Menores, certamente, proibindo o horário de entrada de menores no cinema e locais de diversão pública. Segundo a ação do Guarda Civil que, mesmo encontrando outra autoridade policial, procura garantir a obediência à norma estabelecida pelo juizado de menores. Aqui, ao que parece, não haveria lugar para a acomodação aos melhores e mais fortes da cidade. Já, na perspectiva do capitão dos Portos, havia um flagrante desrespeito a sua autoridade militar e, ao mesmo tempo, ao seu pretense direito de entrar com menores, que poderiam ser seus filhos, em qualquer lugar, já que comprou os bilhetes ou ingressos. Esse comportamento, como já evidenciamos, em relação às construções das moradias, a colocação dos dejetos da casa na rua, a maneira de dirigir, a abertura do comércio, e o silêncio noturno, entre outros, comportamentos coletivos, também podem ser enfatizados, no caso no Capitão dos Portos, no cinema Santo Antônio que não queria se submeter às ordens públicas. Neste caso, a impessoalidade legal-jurídica enfrentava os costumes da cidade real.

O agente público atuava nos cinemas por vários motivos e um deles era ser o local de exibição de filmes um dos espaços de inovação cultural da cidade. Era pelo cinema que se entrava em contato com a moda e os novos comportamentos no mundo. Muito desses novos comportamentos cinematográficos criavam hábitos novos na cidade do Salvador como: a moda, novos tipos de namoro, a liberdade da mulher, a vida familiar entre outros e ao mesmo tempo, o cinema ameaçava a organização do poder. Daí o papel da censura, principalmente, no período do Estado Novo.

6.4- O Carnaval domado e a cidade moderna.

A construção da brasilidade por meio da música popular sobre o controle do DIP, no plano nacional e do DEIP, no plano estadual, materializava-se, também, pela domesticação da principal festa popular do Brasil, que é o carnaval. A Secretaria da

Segurança Pública da Bahia criou uma série de regulamentos e procedimentos para disciplinar e racionalizar a festa e, ao mesmo tempo, fazer-se presente perante a população. Na festa era um momento do poder público repressivo criar um grande aparato e, dessa forma, causar forte impacto aos moradores e visitantes na cidade.

O Secretário da Segurança Pública, Urbano Pedral Sampaio, com a portaria de nº 99, de 17 de fevereiro de 1941, buscou normatizar a festa:

no uso de suas atribuições e tendo em vista a necessidade de ser feito um serviço especial de policiamento, durante os dias festivos de carnaval, resolve baixar as seguintes instruções a serem observadas pela população, nos seus folguedos, para que seja mantida sem alteração a ordem pública e assegurada à liberdade e tranqüilidade em geral.³⁹⁶

A cidade da Bahia admitia pouca mobilidade social e era hierarquizada pelo nome, pela cor, pela riqueza, pelos símbolos de riqueza e status, como também pela morada. A festa representava uma quebra da normalidade e transfigurava os seus moradores, criando várias possibilidades de intercâmbio social. O poder público buscava exatamente manter as coisas como eram. Ao estabelecer regulamentos e normas para a festa tentava-se conter essa possível circularidade social.

O controle sobre a festa e a sua normatização estava longe de garantir a liberdade do folião, pois a liberdade era uma condição ausente da ditadura. Também não havia liberdade dos costumes que eram fiscalizados, entre outros, pela Guarda Civil.

A Secretaria da Segurança Pública produziu um verdadeiro manual de controle social durante a festa contendo os seguintes princípios. Primeiro, o esquadrinhamento sobre o espaço da cidade e, a partir da concentração popular, o manual demarcava os locais que deveriam sofrer severa fiscalização e policiamento. As principais ruas da cidade eram entregues aos agentes policiais:

o serviço será distribuído por setores constituídos: 1º - da Rua J. J Seabra a 15 de Novembro(praça), 2º da Praça 15 de novembro à Praça do Palácio, inclusive; 3º - da Rua Chile e transversais. 4º da Praça Castro Alves, inclusive, à Praça 13 de maio (Piedade), 5º da Praça 13 de maio, inclusive, à praça 2 de julho (Campo Grande). 6º - da Estrada da Liberdade e adjacências, 7º - Bairro Itapagipe, 8º Bairro da Barra, 9º Bairro Rio Vermelho e a Amaralina; 10º Bairro de Brotas, 11º Bairro Comercial, 12º Bairro de Quintas e Soledade, 13º Bairro Santo Antônio, 14º Bairro Nazaré..³⁹⁷.

A geografia da festa era definida pelo aparato repressivo e policial. Esse esquadrinhamento definia as áreas mais populares e as mais nobres e requintadas da

³⁹⁶ APEB. Secretaria da Segurança Pública do Estado da Bahia. Cx 14. Pacote 03.

³⁹⁷ Idem.

cidade e, ao mesmo tempo, os espaços mais urbanizados de Salvador, no caso das seis primeiras áreas.

Esses espaços, demarcados pelo aparato policial, eram o de maior sociabilidade da urbe e alguns deles representavam espaço de prestígio da cidade. A rua Chile, a Praça Castro Alves, a Praça 13 de Maio, o Campo Grande, o bairro da Barra, sendo áreas de maior prestígio econômico e social, estavam sobre o olhar do poder fiscalizador que dirigia esses espaços, da seguinte forma:

nos seis primeiros setores o serviço far-se-á, especialmente atendendo a todas as exigências do trânsito e repressão de abuso, freqüente nas aglomerações populares, nas oito restantes o policiamento será constituído por patrulhas e turmas de investigadores para que as residências dos que demandam para o centro da cidade, não sejam visitadas por gatunos e ladrões. O Serviço Geral de Policiamento será superintendido pelos Dr Delegado Auxiliar, com colaboração dos srs Delegados de Ordem Política e Social, Jogos e Costumes, e pelos da 1º, 2º e 3º circunscrição policiais, respectivos comissários escrivão, sub-escrivão e chefe de serviços³⁹⁸

Todo o aparato policial da cidade estava envolvido no controle da festa. A delegacia Auxiliar, o DOPS, a delegacia de Jogos e Costumes que atuava principalmente contra os crimes contra o patrimônio e as contravenções, entre elas, a jogatina e as três delegacias da primeira, segunda e terceira circunscrição policial.

No miolo da cidade, que incluía as seis primeiras áreas, a polícia de costumes atuaria de forma mais ostensiva em função da aglomeração de pessoas, enquanto, nas outras oito áreas, o policiamento se fazia de modo a proteger o patrimônio dos moradores enquanto estivessem envolvidos nas festividades carnavalescas.

A fixação à moradia era uma condição nada cosmopolita da cidade do Salvador e ao sair de casa, era necessário deixar um vizinho, um familiar ou um empregado de sobreaviso e de olho na residência. Esse comportamento de sair e avisar aos moradores próximos era um hábito da cidade do Salvador, sob pena de encontrar uma desagradável surpresa.

instaurou-se o presente inquérito de queixas, apresentados nesta Delegacia por diversos moradores do distrito da Vitória, onde se vinha realizando uma seqüência de furtos, à luz do dia. Assim é que foram “visitados” as residências dos Drs. Álvaro de Melo Dória, Coelho Borges e Srs., Alberto Alves Pereira, Serafim Souto Maia, Adolfo Balalai Junior, Virgílio Pereira de Almeida e Raul Afonso Nogueira Chaves, de onde foram furtados diversos objetos de valor, devidamente arrolados neste autos. É autor dos referidos delitos, Milton José Carreira, solteiro, sem profissão, com vinte anos de idade (alegados e não presumíveis), com antecedentes criminais, que

³⁹⁸ APEB. Secretaria da Segurança Pública do Estado da Bahia. Cx 14. Pacote 03.

interrogado confessou a autoria e tais crimes, descrevendo-os nos seus mínimos detalhes, praticados a luz do dia, por meio de escalada e destreza. Com o auxílio de Benjamin Conduru, vendeu por preços ínfimos os objetos furtados (...) Os objetos furtados foram avaliados em mil e três cruzeiros(...). O indiciado Milton acha-se recolhido à Casa de Detenção em virtude de despacho de pronúncia exarado por juiz competente em outro processo de furto a que responde. Cidade do Salvador 14 de outubro de 1943³⁹⁹.

No caso descrito acima, observa-se que os delinquentes conheciam o espaço da riqueza da cidade e também o comportamento dos moradores dessa área grã-fina, como dizia Jorge Amado em relação aos bairros de Salvador. As vítimas listadas, no inquérito policial, faziam parte de um segmento social seleta da cidade como importantes comerciantes, médicos e advogados, como no caso de Raul Chaves que era um conceituado criminalista em Salvador. Outra consideração que podemos fazer é a respeito da reincidência do crime de furto praticado por Milton José Correia e a rede de receptação que havia na cidade para a venda de objetos furtados.

A normatização da festa de momo obedecia à lógica civilizatória urbana na qual deveria haver o controle e a disciplina dos corpos. E, para isso, era fundamental, na concepção da Secretaria da Segurança, a proibição de certas bebidas alcoólicas, entre elas, a cachaça.

...para a boa ordem dos festejos carnavalescos determina esta Secretaria a proibição da venda de bebidas alcoólicas, chamadas de branca, das 18 horas de sábado, dia 22, às 6 horas de 4º feira dia 26 do corrente⁴⁰⁰

O carnaval não poderia ser acompanhado da bebida mais popular da cidade que era a cachaça. O poder público estadual atuava para impedir que o folião fizesse uso de bebida alcoólica, principalmente da cachaça, acreditava-se que com o consumo daquela bebida não haveria condições de controle da festa momesca. Ainda que não seja o nosso objetivo a história do carnaval, na Era Vargas, essa medida deveria ter pouca eficácia na cidade, tendo em vista, o número de bares espalhados pela cidade e também o costume diário da população em ingerir bebidas alcoólicas, e, em primeiro lugar, a cachaça. Vimos no quarto capítulo que a cachaça era responsabilizada como agente motivador das ações delituosas na cidade.

A Secretaria da Segurança recomendava que a Polícia deveria reprimir severamente todo aquele que desobedecesse as suas determinações e que o infrator

³⁹⁹ APEB. Secretaria da Segurança Pública. Cx 41 pacote 01.

⁴⁰⁰ APEB. Secretaria da Segurança Pública. Cx 14 pacote 03

deveria ser conduzido à Delegacia mais próxima, além do que a Secretaria criava comportamentos típicos que deveriam ser reprimidos na festa de momo. Eram eles:

a) aspirando lança perfume ou utilizando-se de qualquer anestésico ou entorpecente. b) em estado de embriaguez, c) jogando lança perfume nos olhos dos choferes, dos animais d) dirigindo palavras obscenas e pilherias ofensivas à moral, e) cantando canções proibidas como ofensivas à moral ou alusivas às corporações civis, militares ou religiosas, f) promovendo desordens ou infligindo qualquer dispositivo da presente portaria⁴⁰¹

A disciplina policial procurava incutir no carnaval novas formas de sociabilidade. O folião deveria se comportar dentro do figurino estabelecido pelo aparato policial. No carnaval do Estado Novo, não havia lugar para a brincadeira, a musicalidade, a bebida, o xingamento, a pilheria. “No manual disciplinar”, dos carnavais de 1939-1945, estava expressamente proibido:

1- formação de cordões geralmente denominados “monômios”, com o 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 trajés 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. Os infratores do presente dispositivo serão recolhidos a disposição desta Secretaria. 5- O uso de fantasias constituídas por tangas ou calções de banho. 6- Uso de apitos, tacas, líquidos corrosivos, confetes miúdos, vulgarmente chamados de farinha e o mais que 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 mascaras depois das 18 horas, excetuado as meias mascaras, no curso e no recinto onde se realizem bailes, ficando, porém, os mascarados obrigados a identificarem-se que a polícia, julgue necessário. 9- Venda de bebidas alcoólicas a menores ou pessoas já acoolizadas, aumentando-lhe a embriaguez. Os infratores serão processados como incurso no artigo 397 do CP⁴⁰²

Nas disposições gerais das normas baixadas pela Secretaria da Segurança Pública ficava ainda proibido que “ *os cordões, blocos e outros agrupamentos só poderão sair a rua devidamente licenciado pela Delegacia Auxiliar*”. E ainda que “ *os banhos a fantasia começaram as 8 horas e terminaram as 12*”⁴⁰¹. Já os bailes deveriam funcionar “ *das 20 horas às 4 horas, ficando a critério desta Secretaria a sua prorrogação por mais hora*”. E finalmente prevendo o caráter violento dos moradores

⁴⁰¹ APEB. Secretaria da Segurança Pública. Cx 14 pacote 03

⁴⁰² APEB. Secretaria da Segurança Pública. Portaria 77. Caixa 14, pacote 03.

da cidade, durante o festejo de momo, a Secretaria da Segurança Pública determinava que “ *ficam sem valor durante os festejos carnavalescos, as licenças para porte de arma, tendo o infrator à arma apreendida e a licença cassada*”⁴⁰³.

Boa parte do caráter de transfiguração da cidade pela festa carnavalesca ficava contida pela ação policial, ainda que o comportamento da população estivesse longe do receituário civilizador da Secretaria da Segurança. Gritos, apitos, fantasias, sair com grupos nas ruas e o mela-mela, típico do carnaval da época, estavam interditados. Nos relatos dos jornais o folião continuava a desafiar a polícia e suas proibições.

As críticas às autoridades eram também proibidas e censuradas pelo poder policial e o carnaval tinha que se manter nas regras e regulamentos do poder policial do Estado. O controle sobre a multidão era um instrumento de pedagogia repressora de que o Estado se valia para socializar, os moradores da cidade da Bahia, e ao mesmo tempo, impedir que as autoridades públicas passassem pelo constrangimento popular, das vaias, imitações e serem ridicularizadas pelos foliões.

No carnaval, o poder policial realizava, com muito mais intensidade, o controle sobre a moradia, os hotéis e as casas de cômodos em função do entusiasmo da cidade nos momentos festivos. A polícia mantinha a vigilância constante, pois ficava determinado que “ *em casas de cômodo e estabelecimentos congêneres ou naqueles em que se realizem bailes, evitando nos mesmos a entrada de menores. Pela transgressão dessa ordem, serão responsáveis os proprietários de tais estabelecimentos e seus representantes diretos*”. É importante lembrar que a menor idade civil era vinte e um anos e o poder policial assumia, neste caso, a responsabilidade dos pais ou responsáveis. A existência da portaria policial evidencia que os hotéis, pensões e casas de cômodos permitiam a entrada de menores desacompanhados dos pais, daí o poder policial do Estado proibir tal conduta dos mesmos.

A festa do carnaval também modifica o poder da autoridade policial. Os moradores ficavam praticamente ao arbítrio dos policiais, pois esse poder era bastante ampliado durante a folia. No “manual de regras”, entre outros dispositivos normativos, ficava estabelecido que a Polícia podia:

- a) Revistar a saída dos respectivos sedes, os indivíduos componentes dos grupos e cordões carnavalescos, procedendo-se na forma da lei, contra os portadores de armas proibidas.
- b) Revistar, nas entradas de cabaré e casas de diversões onde se realizem bailes, todos os indivíduos suspeitos de possuir armas, para fins previstos no item anterior.
- c) Impedir que quemem nas ruas os resíduos de confetes e

⁴⁰³ APEB. Secretaria da Segurança Pública. Portaria 77. Caixa 14, pacote 03.

serpentinadas. d) Deter as pessoas indecentemente trajadas ou visivelmente alcoolizadas. e) Afastar do seio da multidão os desordeiros conhecidos e deter os ladrões e batedores de carteiras. f) Proibir que os indivíduos se apresentem pintados com tintas frescas ou graxas. g) Ainda em hotéis, casa de cômodo e hospedaria será vedado o ingresso de casais mascarados, sem prévia identificação pelos respectivos donos ou gerentes. h) Nos casos de conflito onde figurem militares de terra e mar comunicar imediatamente. i) Fazer cumprir as disposições baixadas pela prefeitura sobre colocação de cadeiras, nas calçadas.⁴⁰⁴

No carnaval do período do Estado Novo quase tudo era proibido ao povo e o poder da polícia para intervir na festa popular não tinha limite em termos legais. A ordem e a disciplina eram ensinadas por meio da festividade momesca. Pelas regras estabelecidas, não havia limites à ação policial, pois cabia ao policial decidir se um folião estava convenientemente trajado ou não, como também cabia ao policial decidir quem era suspeito ou não. Em uma cidade onde imperava o sobrenome, a moradia, a riqueza pessoal e a cor da pele, os suspeitos eram todos aqueles que não possuíam tais atributos.

O trânsito também passava por uma severa disciplina como pode ser visto pela portaria de número 74 da Secretaria da Segurança Pública de 1º de março de 1943. Quanto ao tráfego de bondes, nos dias da folia carnavalesca, tiveram os seus percursos normais até 14 horas e 30 minutos, depois dessa hora e em seguida, passaram a obedecer ao seguinte trajeto: da “*rua J.J Seabra: Barracão das Hortas. Avenida Sete de Setembro e seus ramais como Nazaré e Tororó e fizeram o percurso desviando no Convento da Lapa ao término dessas linhas e vice-versa*”, já o ramal dos Barris e desse ponto ao Jardim da Piedade e vice-versa. Nos ramais mais distantes ou arrabaldes como: Rio vermelho, Amaralina, e Federação, os bondes partiam do Forte de São Pedro (quartel 19 BC) ao fim das aludidas linhas e vice-versa. No Ramal da Graça – Campo Grande o percurso era pelo bairro do Canela, passava pela baixa do Campo Santo, Rio de São Pedro, Barra Avenida, Farol, Largo da Barra até o Largo da Vitória e regressava pelo mesmo caminho só que em sentido contrário ao anteriormente feito.

O movimento dos bondes era feito pelas linhas de mão e contra mão para “*facilitar a manobra nos pontos em que este for necessário*”.As demais linhas, onde o carnaval não era intenso, como os ramais da Liberdade, Santo Antônio, Soledade, Brotas e outras, tinham como roteiro do Barracão das Hortas ao término das mesmas e vice-versa.

⁴⁰⁴ Arquivo Público do Estado da Bahia. Secretaria da Segurança Pública. Cx.14, pacote 03.

Os auto-ônibus circulavam nas mesmas condições dos bondes quando o trajeto permitia e eram terminantemente proibidos de circularem no caminho do carnaval, a não ser em condições especiais. Já os temíveis caminhões, pois há vários relatos de acidentes envolvendo os mesmos, só seriam permitidos “ *a circulação de caminhões conduzidos pessoas quando tiverem sido previamente submetidos a exame especialmente pelo Departamento de Polícia de Trânsito e os condutores exibam licença especiais*”⁴⁰⁵,

Os automóveis e motocicletas podiam trafegar livremente “*obedecendo estritamente o sentido de mão, na estrada e saída do curso, só podendo atravessá-lo ou cortá-lo na hipótese justificada de moléstia grave ou socorro médico*”. O automóvel era a grande vedete do momento e se constituía em objeto de distinção social, podendo mesmo desfilar, contanto que guardasse a mão do carnaval. A cidade, no carnaval, se preparava para os desfiles dos automóveis. Não só as ruas e avenidas foram alargadas para o automóvel, também o carnaval abrigou, o automóvel, como símbolo de progresso e prestígio, e recebia do poder público todas as distinções. Nos classificadas da imprensa baiana, apareciam ofertas de alugueis de automóveis para realizar o curso momesco. É importante lembrar que o carnaval, naquele momento, era para ser visto e apreciado pelo habitante ou visitante da cidade do Salvador. Além dos automóveis, havia grandes carros alegóricos dos diversos clubes que competiam a preferência do público.

Os veículos, que subiam a ladeira da Barroquinha, seguiam até o Terreiro de Jesus e daí ganhavam a praça Municipal; e os que iam para a Cidade Alta, pela Ladeira da Montanha, teriam que subir a Ladeira de São Bento, quando entravam no espaço da festa, caso contrário, podiam tomar o destino das ruas Carlos Gomes, Largo do 2 de Julho, saindo na Avenida Sete de Setembro, no sentido da mão pela rua Horácio César, perseguindo no curso daí em diante.

Os automóveis que pretendiam fazer o curso pela rua Dr. J.J Seabra, antiga Baixa dos Sapateiros, rumariam pela rua 28 de setembro, seguindo a linha de bondes até encontrar de novo a rua citada, voltando ao largo da Baixinha, virando à direita rumo à ladeira do Pelourinho e, daí, subindo em busca do Terreiro onde se integrariam ao curso em geral. A Secretaria da Segurança, temendo a confiabilidade mecânica ou técnica dos automóveis, prescrevia a conduta do condutor diante do fato inesperado “ *todo veículo*

⁴⁰⁵ Arquivo Público do Estado da Bahia. Secretaria da Segurança Pública. Cx.14, pacote 03.

que sofrer enguiço ou desarranjo, ou passageiros queira saltar neste ou naquele trecho, deverá encostar imediatamente no meio fio de modo a não interromper o curso e oferecer livre passagem aos demais”⁴⁰⁶

As normas disciplinares da Secretaria da Segurança Pública também prescreviam o comportamento dos blocos, cordões carnavalescos e os pedestres, quebrando a noção de desordem típica do carnaval e chegava a impor o sentido da diversão do folião, pois os foliões “ *só poderão transitar pelo meio fio, conservando-se a direita de modo a não interromper o trânsito ou tráfego de veículos. Os pedestres deverão transitar pelos passeios e meio fio observando igualmente, o sentido de mão e contra mão.*”⁴⁰⁷

O curso de veículos estender-se-á da Praça 15 de novembro ou da Praça Municipal ao Largo da Vitória, pelas ruas principais, podendo, em caso necessário, ser restringido até a Palmeira do Campo Grande, tudo dependendo do número de veículos e intensidade do movimento. Os pedestres deverão transitar pelo lado direito, especialmente nas ruas Chile, Misericórdia, e na Dr J.J Seabra, Ladeira da Saúde ao Cinema Jandaia.

O plano de domesticação do carnaval estava em um contexto mais amplo que envolvia a modernidade urbanística da cidade da Bahia. Com a chegada dos visitantes e turistas, especialmente para o carnaval, as chamadas janeiras, os poderes públicos estadual e municipal procuravam estabelecer novos comportamentos dos habitantes. Além da repressão ao “João Valentão”, o poder público procurava reprimir o mela-mela típico do carnaval da época, valorizar os desfiles de automóveis e grandes carros alegóricos. E apresentar a cidade como urbana e civilizada.

No capítulo seguinte examinaremos exatamente como o poder público produziu uma imagem turística da cidade da Bahia e, ao mesmo tempo, como essa imagem de cidade pitoresca foi estabelecida com a chegada de visitantes estrangeiros transportados nos grandes transatlânticos que passaram a aportar na Bahia com destino ao Rio de Janeiro constituindo agentes de transformação da cidade para a modernidade.

⁴⁰⁶ Há outra portaria de número 74 de 1º de março de 1943. É muito semelhante às outras três, porém já é assinada por um novo Secretário da Segurança Pública. APEB Cx. 14 pacote 03.

⁴⁰⁷ Esse documento possui 10 páginas datilografadas frente e verso e está datada do dia 1 de março de 1943. APEB. Cx 14, pacote 03.

VI

Na Bahia?!⁴⁰⁸

“O Jornal dá a temperatura. A temperatura da cidade é a febre”⁴⁰⁹

A máquina, a cultura do urbanismo e a modernidade do direito incomodaram a cidade da Bahia provocando uma nova re-configuração do espaço construído e da organização do seu meio social. Esses agentes da mudança criavam conflitos sociais e culturais e, ao mesmo tempo, constituíam elementos, que ao se difundirem na ordem social modificavam a própria cidade, no seu aspecto social e físico, mas também, de alguma forma, esses agentes auxiliaram na acomodação da modernidade no convívio urbano.

A modernidade da economia e da cultura na Europa e nos Estados Unidos, entre outros efeitos, criou o lazer e a diversão como categorias de mercadoria do capitalismo. Os agentes do turismo escolheram rotas que atingiram em cheio a cidade do Salvador. Nas décadas de trinta e quarenta, a cidade da Bahia foi passagem das rotas marítimas de turismo e cruzeiros de grandes navios e transatlânticos que buscando o sul do país, principalmente a capital da República do Brasil, faziam escalas no porto da Bahia. Salvador passou a ser uma cidade constantemente visitada por turistas europeus e norte-americanos, principalmente, o que afetava a vida da urbe e, ao mesmo tempo, levava o poder público municipal e estadual a criar mecanismos de produzir uma nova imagem da antiga cidade de Thomé de Souza.

A cidade meio de espanto tomou contato com esses visitantes que, sem serem convidados, se espalharam pela cidade de uma hora para outra. Os agentes públicos perceberam que não haviam meios de acomodação dessa gente disposta a conhecer a Bahia e a gastar tudo que a terra pudesse oferecer. Os moradores pobres armaram as

⁴⁰⁸ Pergunta comum na Bahia sobre a possibilidade de viver na “boa terra”. Havia um outro ditado popular “a Bahia é boa ela lá e eu aqui”. Ruth Landes. Ainda que na sua obra evidencie um apreço pela Bahia, tem vários momentos que enxerga a cidade como lugar atrasado. Como nesse, caso ao encontrar com um britânico que desejava viver na Bahia. “ –Mas na Bahia! – protestei. – Viver aqui durante anos, a 15 dolares por mês, perdendo a sua vitalidade, esquecendo o que aprendeu...!” Cidade das Mulheres. p. 192.

⁴⁰⁹ LE CORBUSIER. Urbanismo. p. 118.

suas tendas e barracas na proximidade do porto para vender suas frutas, seus artesanatos ou, simplesmente, esmolar aos visitantes.

A imprensa baiana alternava sentimentos de surpresa e orgulho com a chegada dos turistas. As vezes reagia com indignação ou mesmo humilhação, pois a terra da Bahia apresentava a pobreza da sua população e falta de meios para bem receber o visitante.

O jornal Imparcial, em 1936, tinha uma crônica diária com o nome sugestivo - A Cidade, escrita em 11 de março de 1936, o cronista mostrando, com uma certa surpresa, reflete, diante da novidade das visitas e do que a “boa terra” tinha para oferecer.

Cais do porto...Sensação diferente.Vontade de viajar, de cruzar os mares em busca de terras ignotas...Transatlânticos, encostados descansando.Movimento no cais. (...)Cais do Porto.- Baianos legítimos! Charutos puros, produtos da Bahia. Papagaios, macacos, passarinhos.Redes, rendas, couro de cobra.Bugigangas dos presidiários. Quanta coisa para os que chegaram!Novidades da Bahia. Os “turistes” só vêm doidos. Encostados no armazém, o tabuleiro da mulata está amarelinho de acarajé. Uma tentação. (...) Os “chouffers disputam as corridas. Bancam políglotas. No final das contas até o português eles desgraçam....⁴¹⁰

Não havia meios da população urbana e das autoridades ignorarem esse novo agente, que se precipitava sobre o meio urbano soteropolitano. Com dinheiro, vontade de gastar, desejo de conhecer os lugares atrativos da cidade, com roupas estranhas, tipo físico diferenciado, linguagem nova e máquinas de fotografar, como tratar a essas pessoas que chegavam e saíam tão rápido da cidade, mas deixavam mudanças no seu caminho?

O mesmo jornal Imparcial, em matéria do dia 12 de janeiro de 1935, descreve a cidade, tendo como preocupação o olhar do turista sobre a cidade presépio, como era chamada a capital da Bahia.

Ferindo as Linhas do Bom Gosto....lá de cima, alvacentos, batidos de sol atirando a esmo os reflexos multicores das vidraças iluminadas. A Bahia por isso foi batizada com o nome de presépio. Interessante esse presépio sem manjedoura, nem bois, nem vacas, nem jumento, nem carneiros, nem menino Jesus! Mas com muitos panos, apenas, dependurados pelas casas lá em cima, secando, corando, balançando-se e ofendendo o binóculo educado dos “turistes” atentos e curiosos. Toalhas, lenços, roupas íntimas, perfeitas e espedaçadas, tudo estendido pelas cordas no fundo das casas, que são frente da cidade para o mar. Interessante presépio, em! Como impressiona bem aos forasteiros que chega, e já vem com os ouvidos cheios de uma porção de coisas “interessantes” sobre a Bahia⁴¹¹

⁴¹⁰ Jornal Imparcial . 11 de março de 1936. Coluna “A Cidade”. p 2

⁴¹¹ Imparcial. Salvador 12 de Janeiro de 1935. Ferindo as linhas do Bom Gosto. Aspecto panorâmico da Cidade.

A compreensão da imprensa da condição de inferioridade da cidade do Salvador, em relação a outras cidades do Brasil e cidades internacionais foi marcante em todo o período de estudo, como já salientamos em outros momentos. Porém aqui surge um outro elemento que é o olhar dos que chegavam e como viam uma cidade corando suas roupas bem à vista do forasteiro e que criava um mal-estar, ao menos, nos órgãos de imprensa.

A cidade não queria ser percebida como uma cidade colonial, velha, arcaica e queria mudar a sua imagem, ao menos, para os veículos de comunicação escrita. A constante chegada de turistas internacionais, sobretudo em navios e transatlânticos elegantes e luxuosos, tem uma ação, nos meios impressos da cidade, em exigir do poder público a alteração das “*coisas interessantes*” da Bahia.

A imagem da cidade era desagradável para o jornal Imparcial que observava que o poder público não criava condições de melhoria da cidade e ela continuava a ser vista pelos seus aspectos “pitorescos”, o que tanto incomodava às matérias jornalísticas.

Jorge Amado, em Bahia de Todos os Santos, abre seu livro com um logo convite a uma jovem imaginária para conhecer a cidade e, nesse perambular pela Bahia, seria mostrada também, toda a miséria e pobreza da cidade. Essa pobreza criava um contraste com a modernidade dos edifícios de concreto armado.

...E quando a viola gemer nas mãos de um seresteiro na rua trepidante da cidade mais agitada, não tenhas, moça, um minuto de indecisão. Atende ao chamado e vem. A Bahia te espera para a sua festa cotidiana. Teus olhos se encharcarão de pitoresco, mas se entristecerão também ante a miséria que sobra nestas ruas coloniais onde começam a subir, magros e feios, os arranhas – céus modernos⁴¹²

Nesse convite, há elementos importantes de se observar como no meio de uma cidade colonial apareciam aranhas–céus modernos que, no entanto, eram magros e feios. A modernidade do concreto armado trazia transformação na cidade de Thomé de Souza e uma nova estética arquitetônica que pela sua magreza em uma cidade doente e tuberculosa, era para o romancista feia. Outra relação era possível: ante a miséria nas ruas coloniais, a modernidade erguia os seus ricos aranhas-céus transformando a pobreza em um escárnio ao povo, daí a sua feiúra.

Os jornais de Salvador continuavam a dar conta à cidade do impacto do turismo sobre a vida dos habitantes da soterópolis, em razão direta da chegada dos transatlânticos e a corrida que os turistas produziam em Salvador. Os jornais passaram a

⁴¹² AMADO, Jorge. Bahia de Todos os Santos. p 15.

ser o meio de ação política sobre a população e o poder público para a criação de uma nova sensibilidade urbana – o olhar do turista que vem ávido para tudo querer e conhecer.

O jornal Imparcial, em primeiro de dezembro de 1935, destacava a questão do turismo na Bahia, em editorial, e comparava com os avanços daquela atividade econômica cultural do Rio de Janeiro em relação à Bahia.

...No Rio, a chegada dessas caravanas é procedida de providências da Prefeitura, da Polícia e do Touring Club, tendências a regularizar a facilidade o desembarque, a hospedagem e as excursões dos viajantes de forma que ao por o pé na ponte de desembarque, já os “turistes” estão cercados de interpretes, de representantes do Touring Club, e dos hotéis de luxo, com os quais entram em contato com a cidade e percorrem seus pontos pitorescos e os seus monumentos em automóveis e ônibus previamente instruídos do programa de visitas. Isto é serviço de turismo. Tudo regulamentado, tudo obedecendo a um itinerário preestabelecido. A Bahia como infelizmente não tem nada que com isso se pareça deixa de auferir as vantagens máximas que decorrem da visita, em globo, de centenas de excursão, visitas estrangeiras, ávidos de emoções e de ineditismo. Os visitantes desembarcam e logo no porto encontram mil dificuldades para fazerem entender, numa confusão em que campeia o instinto extorsivo de certos condutores de veículos, ansiosos por aproveitarem destas raras ocasiões”⁴¹³.

Esse editorial é precioso para a nossa análise de como os meios de comunicação atentos às novidades de outras cidades, principalmente do sul do país, sentiam a necessidade de melhorar a cidade também para atender ao turismo que se intensificava. Destacaremos dois aspectos: primeiro, na organização da atividade econômica do turismo que, segundo o editorial do Imparcial, na cidade do Rio, envolvia a Prefeitura, a Polícia, o Touring Club e os hotéis de luxo da cidade para organização do receptivo turístico na cidade do Rio, que era a capital da República.

Era assim o turismo, uma atividade pensada e construída para atrair os turistas e visitantes à cidade do Rio de Janeiro. Enquanto, na Bahia, a atividade era uma pilhagem dos hoteleiros, comerciantes e motoristas aproveitando a ocasião da escala de um transatlântico no porto da cidade de Thomé de Souza. A atividade no Rio era racional, organizada, empresarial, profissional e moderna. Enquanto que, na Bahia, era uma atividade sem organização e sem racionalidade. Não havia roteiros, nem estavam definidos os atrativos da cidade, os agentes econômicos, simplesmente, aproveitavam-se da parada do navio ou transatlântico no porto da cidade.

⁴¹³ Jornal Imparcial. 1 de dezembro de 1935. Editorial, p. 1

O segundo ponto a ser destacado era a concepção do turismo e seu valor para a mudança da cidade. O turista deveria ser bem tratado e, ao mesmo tempo, garantindo-lhe, os gestores da cidade a preservação dos pontos pitorescos da urbe. Hotéis, segurança pública, limpeza, higienização da cidade eram condições para o turismo e de mudança racional da cidade. Na Bahia não havia, de acordo com editorial do Imparcial, essa sensibilidade de organização da cidade para bem receber e atrair o turista.

O editorialista do Imparcial demonstra vergonha com a cidade, no momento da chegada do transatlântico alemão, “Monte Rosa”, em razão da total falta de organização da cidade para com o visitante estrangeiro e do seu aspecto de mocambo, em certos distritos. A imagem que esse turista levava da cidade, fotografando ruas imundas, feiras livres, casebres, negras e seus quitutes era uma humilhação para os “foros de cidade civilizada”.

Muitos turistas que preferiam percorrer logo a cidade, sem se preocupar com hotéis, ignorando o português e não dispondo de nenhum cicerone, se espalham, as tontas ali pelo Pilar e foram tirar fotografias de carroças de negras com os seus guisados africanos e de fundo de velhas e repelentes casas, de cujas janelas estendiam-se roupas em coradouros. São esses aspectos da Bahia que eles levam para a sua pátria, numa propaganda de efeito absolutamente negativo para os nossos interesses e de resultados deprimente para o nosso orgulho. Tudo isso porque?⁴¹⁴

Aqui, o jornal Imparcial pressupõe o que o turista queria e, falando do outro, estava a falar dele mesmo, a vergonha e a humilhação que sentia o órgão de imprensa pelo aspecto antigo e arcaico da cidade.

O papel da imprensa na cidade da Bahia era ativo no sentido de pressionar o poder público para modernizar a cidade e também estabelecer novos valores de comportamento social para seus habitantes; e esses valores defendidos eram definidos como civilizados. Os jornais davam destaque à chegada dos transatlânticos e desse novo personagem que era o turista que vinha à cidade para conhecer os costumes, o patrimônio cultural e material do povo. O jornal Imparcial, por exemplo, destacava a visita dos turistas a Salvador em janeiro de 1936.

É evidente que o jornal escrevia para os agentes sociais de dentro da cidade. Assim, quando noticiava e destacava a chegada de turistas o objetivo era agendar na opinião pública soteropolitana a necessidade de mudança da fisionomia urbana de Salvador e também o comportamento dos habitantes da cidade frente aos ilustres

⁴¹⁴ Jornal Imparcial. Turismo. Editorial 1 de dezembro de 1935. p. 1

visitantes. Como foi o caso, entre outros, do “*Reliance*”, transatlântico garboso que chegou no porto da Bahia.



Os relatos da imprensa são mutáveis ora na satisfação com a chegada dos turistas e, em outros momentos, em apontar o desconforto da urbe em não oferecer as condições para a boa recepção, como já salientamos. Como pode ser percebido do relato do Diário de Notícias, em 7 de outubro de 1937, em razão da visita de turistas à cidade quando da chegada do *Neptunia* ao porto da Bahia. A matéria jornalística registra a presença de grande número de mendigos quando os transatlânticos aportavam, denuncia o fato e clama pela ação da polícia para coibir a ação dos falsos mendigos.

Na igreja imponente e secular, de São Francisco, “o repórter” do Diário de Notícias, assistiu, revoltado, a esses acontecimentos, e é para vê-los, severamente punidos pela polícia, que resolvemos publicar esta reportagem, esperando que ela mereça a atenção das autoridades competentes, a fim de que a Bahia conheça a impressão exata do que ela é.⁴¹⁶

O Diário de Notícias, nessa matéria, apresenta o comportamento dos turistas estrangeiros que chegavam à cidade e quais eram os locais de maior visitação, como também observa como atuavam os falsos mendigos, à espreita da chegada dos navios e transatlânticos. Para o matutino, esse comportamento da população pobre, humilhava a

⁴¹⁵ Imparcial. 23 de Janeiro de 1936.

⁴¹⁶ Diário de Notícias. 7 de outubro de 1937. Os Falsos Mendigos e o desolador aspecto que oferecem à cidade.

cidade frente aos turistas estrangeiros e, ao mesmo tempo depreciava a imagem da cidade. Segundo o jornal, os falsos mendigos agiam da seguinte forma:

é que eles aguardam, ansiosos, os dias das atracções, no porto, dos transatlânticos. Nestes dias, obedecendo aos seus planos, espalham-se homens, mulheres e infelizes crianças, pelos pontos de mais atração da nossa cidade, como sejam Igrejas de São Francisco e do Carmo, avenida Oceânica, Estátua do Cristo, Amaralina, Rio Vermelho, etc. Como todos sabem, os viajantes do “Lineres” mal pisam a terra dirigem-se para (sic) estes pontos⁴¹⁷

Para o jornal, a questão era de astúcia de algum indivíduo para ganhar a vida sem trabalhar e se fingia de mendigo para colher esmolas. O jornal não discutia o fato de que a cidade do Salvador era uma cidade pobre e que grande parte de sua população vivia em condições muito penosas e viam na chegada dos turistas uma oportunidade de minorar os seus sofrimentos. O Diário de Notícias, na matéria citada, mostra o espetáculo da miséria na cidade:

a colheita é então grande. A disputa entre falsos mendigos é, também, grande. As crianças gritam: Money! Money! (...) No largo onde se levanta suntuosa a imagem do Cristo, até “galinha gorda” já foram apreciados e assim por diante⁴¹⁸

Esse quadro pintado pela imprensa quanto à recepção da cidade para uma atividade econômica e cultural tão importante foi, sem dúvida, um instrumento de pressão política para que os poderes públicos tomassem providências para o embelezamento da cidade e, ao mesmo tempo, decretasse uma ação de perseguição à pobreza, confinando-as nos asilos da cidade e nas escolas de menores destinadas à infância desvalida da cidade.

Já no início da década de trinta, os agentes de viagem dos navios e transatlânticos procuravam conquistar a opinião pública soteropolitana para a necessidade de organizar o turismo na cidade e tinham o desejo de criar a infra-estrutura necessária para o desenvolvimento daquela atividade econômica. Oos agentes desejavam produzir uma cultura receptiva para o turista que era então tratado como forasteiro. Ruth Landes descreve a recepção que teve na cidade do Rio de Janeiro e na Bahia.

No Rio, as crianças me achavam tão estranha que iam atrás de mim nas ruas, gritando – Americana! Americana! -, e garotos, nos bondes,

⁴¹⁷ Diário de Notícias. 7 de outubro de 1937. Os Falsos Mendigos e o desolador aspecto que oferecem à cidade.

⁴¹⁸ Idem, ididem.

em algazarra, faziam palhaçadas e procuravam falar o inglês que aprendiam na escola. Na aristocrática Bahia, eram mais comedidos”⁴¹⁹

Para mudar o tratamento que o turista recebia na cidade, os agentes do turismo procuraram angariar simpatia entre os principais órgãos de classe. Esse foi o caso do Netupnia, em 1932, que convidou a direção da Associação Comercial da Bahia para visitar o transatlântico e, dessa forma, estabelecer uma interação com o meio social baiano.

Havendo a Associação Comercial recebido atencioso convite para visitar o luxuoso paquete “Neptunia”, da Itália Consulich, quando de sua primeira viagem com escalas por este porto, enviou respectivos Agentes muitas felicitações, pela demonstração de conforto e desenvolvimento na navegação internacional, de que aquela unidade da Marinha mercante é uma prova, ao mesmo tempo que salientou as possibilidades de acesso e atracação do porto da Bahia, acostando ao mesmo aquele transatlântico num belo exemplo que deveria ser imitado pelos demais e importantes navios de outras companhias, que escalam por este porto, facilitando, assim, o transito de passageiros que nos visitam ou daqui demandem outros centros⁴²⁰

Em 1940, o jornal A Tarde apresenta a companhia americana Mississippi Shipping Co, Inc., que tinha interesse em trazer para o porto da Bahia o seu novo transatlântico “DelBrasil”, procedente de Nova Orleans. Em viagem inaugural, essa embarcação passou a ter um novo roteiro turístico para a América do Sul em função da expansão da guerra na Europa. Mas não foi somente essa companhia americana que assim procedeu, outras companhias também mudaram os seus destinos turísticos em função da guerra.



421

⁴¹⁹ LANDES, Ruth. *Cidades das Mulheres*. p. 58.

⁴²⁰ Relatório da Associação Comercial da Bahia. Relatório de 1933, relativo ao ano de 1932. Bahia, tipografia Naval 1933. p. 17.

⁴²¹ Jornal A Tarde. Julho de 1940. Essa publicidade envolvia quase um quarto da página do jornal.

Para o jornal A Tarde, em 1940, os turistas americanos estavam dispostos a gastar até 6.000.000 de dólares nesse novo roteiro para a América do Sul.

Devido à situação européia todas as excursões turísticas convergirão para os países da América do Sul, principalmente o Brasil. Assim, dentro de alguns meses receberemos novas visitas de turistas americanos, ávidos em conhecer o nosso país, que de algum tempo para cá, vem sendo o ponto de atração para milhares de excursionistas estrangeiros⁴²²

A euforia dos meios de comunicação com essa nova atividade cultural e econômica, inegavelmente produziu um forte impacto na cidade e na discussão da sua modernização. Além dessa matéria, o jornal vespertino proporcionaria uma ampla publicidade sobre a chegada do navio DelBrasil no porto da Bahia. Os agentes de viagem, assim como em 1932, procuravam criar no Brasil e na Bahia uma mentalidade turística.

Além das agências de viagem, a prefeitura e o Estado, por meio de DEIP (Departamento Estadual de Imprensa e Propaganda), procuravam intensificar a publicidade da Bahia no Brasil e nos Estados Unidos. Esse é o caso do filme, entre outros filmes de Renato Monteiro de 1941, “Bahia Pitoresca”, que era um recorte das coisas da Bahia com o objetivo de tornar público os valores da cidade de Thomé de Souza.

Rotary Club, Touring Club do Brasil, a imprensa, o Estado por meio do DIP e do DEIP, quando do Estado Novo (1937-1945) e a prefeitura eram agentes políticos que atuavam para intervir na cidade e na sua modernização em nome do turismo e também para modificar a opinião do morador da cidade da Bahia em relação ao visitante estrangeiro. Essa ação era ampla e envolvia diversos aspectos da organização da infraestrutura da cidade até o desenvolvimento dos bens culturais com intuito de reduzir uma certa cultura xenófoba.⁴²³

Na I Semana de Urbanismo em 1935, o tema do turismo esteve presente com o palestrante Heitor Prager Fróes que apresentou, em palestra, a necessidade de organização dos monumentos da cidade, a fim de ampliar a civilidade dos centros

⁴²² Jornal A Tarde. “Os Turistas Americanos que nos Visitarão”. 13 de julho de 1940.

⁴²³ LANDES Ruth. op.cit. Em um diálogo entre a antropóloga americana e Edison Carneiro, sobre o julgamento dos americanos brancos em relação aos negros. Carneiro faz o seguinte comentário “ Norte-Americanos! – exclamou, com impaciência, e os seus amigos (que eram brancos, ao que parecia) o apoiaram. – Que se importam eles com cultura! Que se pode esperar de um povo que se dedica ao vil metal! Loucos por dinheiro! Para eles, até o tempo é dinheiro. Depois, baixou de tom e me disse, sem jeito: - Desculpe, cara amiga. Naturalmente você é uma grande exceção. Mas às vezes a raiva toma conta da gente.”p. 149.

urbanos. O conhecido médico discorreu sobre a importância da arte e dos museus e, logicamente, dos monumentos para a melhoria da educação geral da população e também do embelezamento da cidade. Para Fróes, os monumentos definiam o valor da cidade “*mostra-me teus monumentos, dir-te-ei quem és...*”⁴²⁴. Os monumentos a que se refere o ilustre médico baiano eram as imagens, esculturas e estátuas públicas.

É bom lembrar os princípios de Le Corbusier para a organização da cidade: habitar, transitar, circular e lazer. Quanto ao lazer, Le Corbusier evidencia o que a cidade, para o uso da máquina, deveria possuir:

Instrumental muito diverso, que vai do menor ao maior, do equipamento esportivo de uso diário ao grande centro esportivo de diversões populares capaz de reunir 100.000 pessoas: olimpíadas, festas de ginásticas, teatro ao ar livre ou grandes encenações, cortejos etc. Enfim, o instrumental dos lazeres espirituais (bibliotecas, teatros e clubes, salas de concerto e de conferências, salões de exposições etc. e tudo destinado, especialmente, à adolescência os centros ou oficinas ou clubes de jovens)⁴²⁵

Na palestra de 1935, Heitor Prager Fróes fez uma leitura muito pouco simpática da cidade do Salvador, em relação a esses equipamentos ou instrumentais de lazer. Para ele, a cidade, além de possuir poucos monumentos, estavam mal cuidados e a Bahia não contava com uma organização razoável da biblioteca e do museu, além do que nessa época, Salvador não dispunha de teatros públicos, os que existiam eram cine-teatros como Guarani, Jandaia e Pax que eram privados.

Falei-lhes de monumentos –solares, fortes, igrejas, estatuas e mausoléus. Não terminarei, porém, sem referência sentida à penúria de nosso museu – a um tempo museu barafunda e pinacoteca penumbra; não deixarei em silêncio que a Biblioteca Pública precisa de livros e que a “Academia de Letras da Bahia” ainda não possui uma sede condigna; não hesitarei um momento em lançar um desesperado apelo em benefício de nosso arquivo – onde apesar de uma generosa dádiva do Senado, tudo parece velho como os valiosos documentos de antanho – a casa, os moveis, os quadros... e as próprias goteiras; não me deterei no caminho enquanto não lamentar bem alto a sorte madrasta da gloriosa Escola de Belas Artes, que tão ilustres artistas tem dado a Bahia e ao Brasil, e que ainda existe graças a dedicação inexcedível de seus professores mal pagos, desfalcada como está de grande parte da antiga coleção valiosa de modelos para escultura, inadequadamente dispostos, num edifício insuficiente e desassejado...⁴²⁶

A cidade tinha poucas áreas para o lazer, ainda que no plano urbanístico, proposto pela Semana de 1935, havia a proposta de constituição de grandes parques no Rio Vermelho e na Fonte Nova que deveriam engolfar a cidade. Entre essas poucas

⁴²⁴ FRÓES, Heitor Prager. “*Museus, Arquivos, Monumentos, Escolas de Belas Artes. – Índice de Progresso, de Civismo e de Cultura.*” p. 24.

⁴²⁵ LE CORBUSIER. “*Criação de Instrumental de Urbanismo pra o uso da Sociedade da Máquina*”. p. 80.

⁴²⁶ FRÓES Heitor Prager. op cit..p. 38-39.

áreas de lazer havia o campo de futebol da Graça onde o Esporte Clube Bahia fazia história de grande vencedor dos campeonatos organizados, ainda que tenha sido fundado em 1 de janeiro de 1931.

mais quatro park-ways serão projetados: um da Baixa do Cabula ao parque do Dique da Fonte Nova e daí ao Rio Vermelho descendo o rio Lucaia, outro da Fonte Nova ao Parque 2 de Julho, o terceiro do parque projetado no tanque do Queimado para o park-way da Baixa do Cabula ao Dique, o quarto da usina Aratú ao ponto de intersecção do rio das Pedras com a estrada de rodagem e daí descendo o rio até o oceano, servindo de limite às zonas suburbanas e rural de acordo com a divisão de zonas apresentada ao excelentíssimo senhor Prefeito Municipal”⁴²⁷

A questão do lazer e da arte cívica, como se falava na época pelos palestrantes da Semana de 1935, já existia no encontro do CIAM de 1928 e também estão presentes na discussão da cidade, com a Carta de Atenas de 1943. Nesse documento, que é marco do urbanismo ou do urbanismo progressista, houve um brado para que a cidade garantisse as áreas livres e áreas verdes que deveriam ser incorporados à vivência e a sociabilidade na cidade com o objetivo de divertimento físico e do espírito.

Advertia Le Corbusier que essas áreas livres e verdes da cidade deveriam se relacionar com volumes arquitetônicos como escolas, parques infantis, pré-escolas, salas de leituras, círculos juvenis, entres outras atividades integradoras na cidade⁴²⁸. Na cidade do Salvador, tal concepção de integração entre as áreas verdes e os volumes arquitetônicos não existiam.

Retornando às condições do receptivo turístico da cidade no porto da Bahia, observa-se que a atividade de desembarque de estrangeiros era uma fonte de preocupação para a imprensa e certamente para o poder público. Sendo uma atividade econômica que depende de uma ampla organização social para com o tratamento do turista, os órgãos de comunicação tinham especial temor em relação ao tratamento e à educação do morador da cidade para com o visitante estrangeiro.

Podemos perceber esse sentimento em determinadas matérias dos jornais como a do Diário de Notícias, em 03 de junho de 1941, no qual o articulista Percy Cardoso, inicia uma certa doutrinação para um melhor tratamento ao turista:

...Mas, em lá chegando, encontrarão vivendo nos recantos “pitorescos” que os atraíram, uma gente ignorante no que é o turismo; estranhando a curiosidade dos visitantes que em tudo bolem e de tudo querem saber; fugindo de prestar informações ou corresponder a um gesto largo de camaradagem; e, mesmo, tratando-os indelicadamente. Que farão esses turistas? Como se pronunciarão a

⁴²⁷ OLIVEIRA, Milton da Rocha. “Urbanismo e sua aplicação á cidade do Salvador”. p. 6

⁴²⁸ LE CORBUSIER. *Princípios de Urbanismo. (Carta de Atenas)*. p. 73

respeito desse lugar, daí por diante? Farão ao seu povo, boas referências? (...) Não quero dizer que a Bahia se encontre atualmente, em situação idêntica ao lugar, imaginado por este exemplo. Já esteve, porém, e não foram poucas as cenas deploráveis de atritos e discussões entre turistas e populares e até policiadores presenciados, em vários pontos desta capital, quando da chegada de transatlânticos em viagem de recreio⁴²⁹.

Não tinha a cidade do Salvador uma cultura do receptivo turístico como, também, o produto turístico era uma realidade distante naquele momento. Mas, inegavelmente, o transatlântico e os visitantes criaram um impacto de modernidade na cidade do Salvador. Não havia meio dos baianos e habitantes da cidade ignorarem a chegada dos turistas, o comportamento dos visitantes, a postura das mulheres e suas roupas, os modos das crianças, as máquinas de fotografia e o comportamento diante das coisas da Bahia. Aliás, “*coisas da Bahia*” já eram uma construção diante de uma cultura da modernidade posta como superior.

Os jornais da cidade, entre eles o jornal A Tarde, apresentavam sempre matérias sobre a chegada dos turistas, e discutiam o valor econômico e cultural para a Bahia. As cidades flutuantes eram tratadas com grande reverência, como no caso do Aquitania que era uma embarcação de estrelas e já conhecido no cinema.



430

⁴²⁹ Diário de Notícias. 03 de junho de 1941. “O Turismo e Nossa Gente”

⁴³⁰ Jornal A Tarde. Março de 1937.

Essa nova realidade nova foi sentida pela imprensa da época e mesmo pelos motoristas de carros de praça. Mas havia um grande obstáculo para que o turismo se constituísse em uma atividade econômica regular, pois esse pequeno número de leitos confortáveis para visitantes que chegavam nos transatlânticos. É importante ressaltar que nas matérias colhidas no período de estudo, entre 1935 e 1945, grande parte dos visitantes ficava algumas horas na cidade e, geralmente, não pernoitavam. Isso não quer dizer que alguns turistas não ficassem mais tempo na Bahia.

É importante discutirmos como a cidade do Salvador tratava os seus visitantes no plano da hospedagem. Não temos dados precisos sobre o número de leitos na cidade, bem como o número de hotéis, pousadas e casas de cômodos. Durante o Estado Novo, a Interventoria, por meio da Secretaria da Segurança Pública, criou um sistema de verificação constante dos hotéis, das pousadas e das casas de cômodo com o objetivo de controlar todos, a qualquer suspeita de subversão. O Estado policial de Vargas, além de construir a idéia do inimigo para justificar a repressão a todos aqueles que colocassem em dúvida o caráter progressista do regime, desenvolveu um eficiente aparato para controlar a população e o visitante. Já nos referimos como a antropóloga Ruth Landes se sentia vigiada pelos agentes do regime.

A Polícia Preventiva, na Bahia, era responsável, ao menos, no Estado Novo, por realizar a fiscalização nos estabelecimentos de hospedagem em Salvador. Infelizmente, não dispomos da série completa da ação policial sobre os locais de hospedagem, mas possuímos de todo o ano de 1941, o que dá uma medida da movimentação desses meios e também da quantidade de estabelecimentos que existiam na cidade.

Quadro 14

Seção de Fiscalização de Hotéis, Pensões e Estradas de Ferro.

Entradas de hospedes nos estabelecimentos:

Nacionais.....	18.656
Estrangeiros.....	2.294
Total.....	20.950

Saída de hospedes dos estabelecimentos:

Nacionais.....	17.774
Estrangeiros.....	1272
Total.....	19.046

Os dados da Polícia Preventiva, além de evidenciar o Estado Policial que foi a ditadura de Vargas, no período de 1937 a 1945, demonstram, também, que a cidade do

Salvador recebia um fluxo constante de população nacional e estrangeira o que inegavelmente, trazia outros valores à cidade. Essa movimentação, na cidade, que era temida pelo aparato policial de Vargas, constituía uma expressão que reduz a compreensão teórica da possibilidade de isolamento da cidade durante os quarenta anos iniciais do século vinte. Os dados da Polícia Preventiva ainda apresentavam os totais da movimentação anual da secção de fiscalização de Hotéis, Pensões e Estradas de Ferro do ano de 1941.

Quadro 15

Seção de Fiscalização de Hotéis, Pensões e Estradas de Ferro.

Média da população existente nos hotéis, pensões e casas de cômodo:

Nacionais: Hotéis e pensões.....	1650
Estrangeiros: Hotéis e pensões.....	319
Nacionais em casa de cômodo.....	2100
Estrangeiros em casa de cômodo.....	67
Total.....	4.136 ⁴³¹

Há, também, por parte da Polícia Preventiva, um vasto levantamento do movimento de estrangeiros nos hotéis, pensões e casas de cômodo da capital no ano de 1941. Desses dados coligidos pela Polícia Preventiva, a maior população de estrangeiro na cidade era constituída de portugueses, seguido de perto por norte-americanos, como a antropóloga Ruth Landes, e alemães. No entanto a cidade era um abrigo para diversas nacionalidades e culturas, como pode ser visto abaixo:

Quadro 16

Registro de estrangeiro em Salvador - Bahia no ano de 1941.

Nacionalidade	Entradas	Saídas
Americanos	436	236
Alemães	331	182
Austríacos	14	8
Árabes	3	-
Argentinos	76	49
Bolivianos	1	1
Belgas	21	7
Canadenses.	4	4
Chineses	1	1
Colombianos	4	4
Chilenos	19	12
Cubanos	5	.4
Dinamarqueses	7	7

⁴³¹ Arquivo Público do Estado da Bahia. Relatório do serviço Anual da Secção de Fiscalização de Hotéis, Pensões e Estradas de Ferro. De Janeiro a dezembro de 1941. Cx.15 pc03. Diretoria de Investigação. Departamento de Polícia Preventiva.

Dominicanos	5	5
Egípcios	11	4
Equatorianos	1	1
Estonianos	2	2
Franceses	43	15
Filandeses	2	-
Gregos	5	.5
Espanhóis	23	28
Holandeses	16	13
Húngaros	29	9
Hondurianos	1	1
Ingleses	132	85
Italianos	241	127
Irlandeses	3	2
Japoneses	64	27
Judaicos	2	2
Libaneses.	33	27
Lituanos	16	15
Mexicanos	4	4
Noruegueses	5.	2
Portugueses	437	232
Poloneses	41	16
Peruanos	4	4
Paraguaios	3	2
Palestinos	2	-
Romenos	51	27
Sírios	63	24
Suíços	62	32
Eslovacos	2	2
Suecos	4	4
Tchecos	11	10
Turcos	2	-
Uruguaios	16	14
Russos	30	12
Iugoslavos	6	4
Total	2.294	1272

Em 2 de janeiro de 1942⁴³²

A análise desses dados nos permite, ao menos como amostra, visualizar o impacto do turismo na cidade da Bahia. É necessário que se diga que nem todos os visitantes estrangeiros tinham o ânimo de deixar Salvador. Porém, por essa última tabela de movimentação de estrangeiros, fica claro, ao menos para o ano de 1941, que a maioria não permanecia na cidade.

Dos 2.294 estrangeiros que entraram na cidade, 1272 visitantes saíram de Salvador. Ficaram 1022 visitantes estrangeiros na cidade. Não sabemos quais atividades realizavam os estrangeiros que decidiram ficar na cidade, como também onde residiam.

⁴³² Arquivo Público do Estado da Bahia. Relatório do serviço Anual da Secção de Fiscalização de Hotéis, Pensões e Estradas de Ferro. De Janeiro a dezembro de 1941. Cx.15 pc 03. Diretoria de Investigação. Departamento de Polícia Preventiva.

Pela tabela da Polícia Preventiva, somente 319 estrangeiros estavam hospedados em Hotéis e Pensões e 67 estavam abrigados em casas de cômodo.

O jornal A Tarde, em abril de 1940, informa que Salvador possuía seis hotéis e, mesmo assim, não tinham o padrão de outras cidades brasileiras como Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte e Recife. A matéria de A Tarde descreve o quadro dos meios de hospedagem da cidade no início da década de quarenta:

A Bahia Só Possui Seis Hotéis A Bahia é uma cidade que atrai turistas. Por diversas razões. Tem muitas coisas esquisitas, pitorescas, históricas e misteriosas, até. Fatores vários concorreram para essa fama que a Bahia desfruta. (...) Tudo isto foi escrito para dizermos que infelizmente não possui esta capital um hotel à altura dos seus merecimentos. Esta é uma grande verdade. Não contamos com um bom hotel. Enquanto outras capitais, sem incluir às do sul, possuem bons hotéis, a Bahia sente falta de um. Fortaleza capital menos importante que a nossa já possui um grande hotel. Belém e Recife pela mesma forma. Só a Bahia não dispõe de um bom hotel. São medíocres os que aqui existem”⁴³³

Para Jorge Amado, além de possuir poucos hotéis e pensões, esses eram bastante deficientes não estando à altura da Bahia. Essa forma de crítica era muito comum no período e estabelece uma situação sempre pretérita, na qual a Bahia sempre teve o de melhor o que não acontecia, no atual momento, saudosismo de uma Bahia de outrora era uma marca da imprensa e da intelectualidade da cidade. Voltando a Jorge Amado, ele descreve os meios de hospedagem da cidade em Bahia de Todos os Santos da seguinte forma:

Salvador é uma cidade pobre em hotéis. Em relação à sua importância, talvez, nenhuma cidade brasileira seja tão mal servida neste particular. São poucos e maus. O viajante não tem muito por onde escolher e, com a guerra, tem grandes possibilidades de não encontrar cômodos, em nenhuma deles, nem mesmo pagando os preços absurdos que são atualmente a tabela destes hotéis baianos, tão caros quanto ruins. Pelo preço poderá o turista desavisado julgar que se trata de um hotel de primeira classe. Mas logo aos contatos iniciais verá que de primeira classe o hotel só possui mesmo o preço. O que afinal, já é alguma coisa e servira de consolo pelo menos, aqueles que viajam pelo prazer de dizer que pagaram a diária de tanto no hotel de tal e tal cidade.⁴³⁴

No Pequeno Guia Turístico da Cidade do Salvador, de 1949, há informação dos meios de hospedagem da cidade, a quantidade de quartos, sua localização e os preços. É possível que, com o fim da guerra, esses meios de hospedagens tenham sofrido alguma mudança, porém é importante apresentar a relação dos mesmos e, dessa forma, cotejar

⁴³³ Jornal A Tarde. A Bahia Só Possui Seis Hotéis. 03 de abril de 1940. Página 1.

⁴³⁴ AMADO, Jorge. op. cit. p. 261.

com os dados da Polícia Preventiva e as informações de Jorge Amado. Pelo Pequeno Guia, a cidade possuía os seguintes hotéis e pensões:

Quadro 17.

Hotéis da Cidade do Salvador ano 1949

(diária em cruzeiros Cr\$)

Hotéis	Endereço	Diária	número de quartos
Palece Hotel	Rua Chile, 20	120,00	80
Bela Vista	Praça João Pessoa, 2	50,00	47
Maia	Rua Barão de Cotegipe, 26	40,00	21
Meridional	Rua Chile, 22	80,00	85
Nova Cintra	Rua Virgílio Damásio, 1	75,00	44
Chile Hotel	Rua Chile, 7	50,00	59
Solar Sto. Antônio	Av. Araújo Pinho, 27	80,00	23

Fonte: Pequeno Guia Turístico da Cidade do Salvador 1949.

A cidade possuía 359 quartos disponíveis nos melhores hotéis da cidade. O número de quartos era insuficiente para a demanda, o que leva a crer que havia outras formas de abrigo para aqueles que chegavam à cidade. As pensões e as casas de cômodo não cobriam a deficiência da cidade para abrigar os seus visitantes.

O Pálace Hotel, que ficava na movimentada rua Chile, era considerado o melhor ou menos pior para alguns. Independente dessas opiniões, o fato era que o Pálace Hotel, que se apelidava de Copacabana Pálace da Bahia, era o salão de recepção da cidade e, ao longo da nossa pesquisa em jornais da cidade, podemos colher uma série de anúncios, nos quais o Pálace fazia a publicidade de seus eventos. De mestre de adivinhação a dançarinas com poucas roupas, o Pálace Hotel promoveu diversos eventos entre 1935 a 1945. Os visitantes mais ilustres da cidade ficavam no Pálace Hotel, como foi o caso do senador chileno e poeta Pablo Neruda, que veio à cidade em 29 de julho de 1945.

No dia seguinte, segunda feira, estava programado para noite o Comício Pablo Neruda, no popular cinema Jandaia, na Baixa dos Sapateiros. Querendo, entretanto, aproveitar ao máximo sua rápida passagem entre nós, improvisamos uma conferência sua, a ser pronunciada no salão nobre da Faculdade de Direito. Embora não fosse anunciada pela imprensa nem a ele próprio, o auditório já estava cheio, antes mesmo do horário marcado para onze horas. Fui correndo ao Pálace Hotel, onde ele se hospedara, na rua Chile e, ao avista-lo, falei-lhe açodadamente para irmos à Faculdade.⁴³⁵

⁴³⁵ FALCÃO, João. op. cit. p. 289.



A publicidade do jornal diz que o Pálace era “exclusivamente familiar”, mas Ruth Landes descreve uma situação que põe em dúvida esse ambiente respeitoso e familiar do luxuoso hotel da rua Chile.

Fiquei encantada, naturalmente, e disse. Lembrei-me do formalismo do salão de refeições do hotel onde, por ser uma senhora de distinção, eu me sentava só e olhava, todos os dias, para os mesmos homens nas outras mesas – alguns oficiais do exército estacionados indefinidamente na Bahia, os outros hóspedes de passagem de negócios, mas todos com a mesma aparência calculada e investigadora; às vezes as esposas desciam, mal-humoradas e distraídas, mas ultimamente tinham chegado de São Paulo e do Rio de Janeiro mulheres atraentes, de caráter suspeito, que faziam brilhar os olhos dos homens e, às vezes, sentavam às suas mesas. O *maitre d'hôtel* vinha ter comigo e sussurrava – A senhora deve estar ofendida com a presença dessas mulheres! – e eu tinha de olhar para outro lado para não ter que responder ao maldoso comentário dos seus olhos, pois ele não estava caçoando.⁴³⁷

O Pálace Hotel tinha uma programação variada, como já informamos e, além das noites dançantes havia, apresentação de espetáculos de artistas vindos do Rio, como diz a publicidade do Hotel, além de coristas, da roleta e do bacará⁴³⁸. As festas dançantes recebiam ampla cobertura jornalística e publicitária dos principais jornais da cidade. O Pálace Hotel, como o Iate Club da Bahia, Baiano de Tênis, Associação Atlética eram espaço de sociabilidade das altas rodas sociais da cidade. O que diferenciavam os espaços de prestígio social e conferência importância e poder. Os espaços sociais eram demarcados pelas classes em razão das etiquetas, roupas e comportamentos sociais.

⁴³⁶ Diário de Notícias. Julho de 1941. Publicidade.

⁴³⁷ LANDES Ruth. op. cit. p. 228.

⁴³⁸ AMADO, Jorge. op.cit. p.285.



439

Além do Pálace Hotel havia outros hotéis, como o Meridional, que fazia uma publicidade mais modesta e não apresentava eventos, como pode ser visto nesse reclame publicado pelo jornal Imparcial.

Hotel Meridional

BAHIA — BRASIL

10 QUARTOS todos exteriores diários com Pensão completa para Solteiro de 15\$000 a 20\$000 contendo o quarto, e para Casal de 25\$000 a 30\$000

10 APARTAMENTOS com água corrente quente e fria diária para Solteiro de 25\$000 a 30\$000 e para Casal de 40\$000 a 45\$000.

ALMOÇO OU JANTAR a 1ª carta 7\$000. Pensão mensal 300\$.

ALMOÇOS OU JANTARES ESPECIAIS com preços convenientes no Salão Noite do 2.º andar.

CERVINO & SIKIRO

612 (TV)

440

Outro aspecto importante com relação ao turismo, ao lado dos meios de hospedagem, havia preocupação com os locais de alimentação e bebida oferecidos na cidade, o que se chamava, na época, de casa de pasto. Os restaurantes, assim como os hotéis, eram em números limitados, e segundo o sempre crítico Jorge Amado, a comida

⁴³⁹ Imparcial. Bahia, 18 de julho de 1942.

⁴⁴⁰ Jornal Imparcial. Salvador Janeiro de 1935.

não era boa, dizia ele que *“pobre de hotéis, a Bahia é paupérrima de restaurantes. Na rua Chile o viajante, encontrará a “Baiana” e o “Chile”, os dois restaurantes mais afamados da cidade. O preço está à altura da fama, os cozinheiros muito abaixo e o serviço também. Fora daí não há restaurantes apresentáveis”*⁴⁴¹.

Destaca, ainda, o romancista grapiúna que a melhor comida baiana, com bom tempero e sabor estava no Mercado Modelo, onde se encontrava o restaurante “Estrela do Mar” que tinha como proprietária uma mulher e afamada quituteira Maria de São Pedro que fazia deliciosos pratos como: a moqueca de siri mole, a frigideira de camarão, além do vatapá, caruru e do efó. Não esquece o autor de Mar Morto da galinha ao molho pardo⁴⁴². Porém, como nos açougues onde os melhores cortes de carne já estavam reservados e nas feiras que as melhores frutas, verduras e aves já tinham donos, no restaurante “Estrela do Mar”, alguns tinham os seus lugares cativos, como lembra Amado e destacava a importância de chegar cedo para reservar o seu.

Ruth Landes não perdia a oportunidade de almoçar ou fazer outras refeições nas casas das mães de santo. E chega a criticar a alimentação do melhor hotel da cidade no qual estava hospedada, ao dizer que o cardápio era invariável e sem gosto *“e então vinha a comida, a mesma de todos os dias: galinha, braba com certeza, tal a dureza e falta de sabor, ovos e goiabada.”*⁴⁴³

Feita essa análise de como o turismo externo, com a chegada dos transatlânticos afetava a cidade da Bahia, e depois de avaliar como a intelectualidade e os meios de comunicação viam a necessidade de se criar uma cultura do receptivo na cidade, pretendemos apresentar e discutir como a imagem da cidade do Salvador foi modificada em função da modernidade da máquina, nesse caso do transatlântico que transportava o visitante.

7.1 A cidade imaginada na indústria cultural, nos roteiros turísticos e nos cartões postais.

Nesse frenesi do turismo, a cidade procurava construir uma nova imagem como a mais antiga e tradicional da América Latina. Era necessário, diante das dificuldades da Segunda Guerra Mundial e da ausência de uma base industrial estabelecer uma nova cultura imagética para a cidade.

⁴⁴¹ AMADO, Jorge. op. cit. p.262.

⁴⁴² Idem. ibidem.

⁴⁴³ LANDES, Ruth. op. cit. p. 228.

O turismo e as obras públicas de alargamento das ruas e de modernização do sistema de transporte poderiam estabelecer essa nova imagem da cidade. Nesse sentido, as tradições antes condenadas como atrasos culturais ou kabilda africana passaram a ser valorizadas na produção dessa nova imagem da cidade.

Na construção dessa imagem de Salvador, selecionamos três ações que contavam com o apoio do poder público e dos meios de comunicação da cidade. O primeiro era a produção de roteiros e mapas da cidade que se multiplicaram depois da Segunda Grande Guerra Mundial. A necessidade de informar, ao visitante, já estava estabelecida com prioridade no período Vargas.

Uma segunda ação foi a tímida indústria cultural desenvolvida a partir de então que teve na música de Dorival Caymmi, conjugada com os trejeitos de Carmem Miranda, um chamamento para a Bahia. Do mar aos quitutes da terra, a Bahia era cantada e despertava o interesse para saber “*o que a baiana tem?*”

E, finalmente, uma terceira ação que era a imagem da cidade propriamente dita. Os filmes publicitários e, sobretudo, os postais que o DEIP passou a incentivar, apresentando Salvador, conjugando o “pitoresco” com o moderno. Ruas largas, avenidas e monumentos eram apresentados como sinônimo da Bahia moderna.

Como já salientamos, na primeira parte desse capítulo, a primeira atitude dos meios de imprensa foi a condenação da cidade para o turismo. Em um segundo momento, dada a ação inexorável dos transatlânticos que continuavam a chegar com mais turistas, os meios de comunicação passaram a atuar para organizar o espaço urbano para o turismo. E procuravam atuar sobre o poder público em favor do melhoramento de pontos considerados de maior receptividade do turista. Como igrejas seculares, fortes, praias, baluartes, mercados e as feiras.

Os roteiros para o turismo multiplicam-se, descrevendo a cidade da Bahia como era comumente chamada a cidade do Salvador, com o objetivo de dar conhecimento aos estrangeiros sobre os encantos da cidade.

Jorge Amado, então um jovem intelectual, escreve sobre as ruas e encantos da cidade com o seu livro “Bahia de Todos os Santos”. Nesse livro publicado em 1945, Amado descreve as ruas, becos, praças, jardins, mas também os homens e mulheres que fazem a cidade.

Nesse passeio ou excursão sobre a cidade da Bahia, Jorge Amado tanto apresenta os encantos da terra, sendo o principal o povo simples da terra. Esse povo que dava magia à terra caminhava nas feiras de Água de Meninos, na Feira do Sete ou na

feira das Sete Portas. O povo da cidade fazia desse cenário de sobrevivência uma festa constante, à base da música e da capoeira. Esse povo encantado estava no Mercado Modelo mercando, cantado, trapaceando ou procura de uma cabrocha para fazer sexo. No Mercado Modelo havia o espaço pra o crime, pois, segundo Amado, se procurasse direito encontra-se a maconha, pois era um lugar, onde o criminoso escondia-se da polícia. Mas, na visão de Amado, o Mercado Modelo era um mundo encantado e tinha mais:

Se não no Mercado Modelo, podereis comprar as figas que vos livrarão de todo o mal, as bonecas baianas que é recordação indispensável de passagem ou de uma estada na cidade, os fetiches dos candomblés, as ervas necessárias para os feitiços fortes, as redes magníficas, as cestas trancadas, os panos da costa, ou os búzios para a roupa de santo?⁴⁴⁴

Além do espaço do encantamento e da magia, o Mercado Modelo era um mercado para o abastecimento da população da cidade, através da venda de produtos de primeira necessidade, ali se encontravam os produtos da alimentação cotidiana da cidade. As carnes verdes e seus açougues, fonte de conflito constante da população com os grandes atravessadores de gado. No Mercado Modelo havia vários açougues. Entre eles podemos citar os da empresa de Amado Bahia de número 34, 36, 39, 40 e 41. O da Companhia Industrial Pastoril que possuía o açougue de número 33, outro açougue no Mercado Modelo era o de Genebaldo Figueiredo de número 8⁴⁴⁵, esse último, funcionário municipal na década de trinta e que foi Diretor do Serviço de Limpeza Geral da cidade.

É importante lembrar que a cidade tinha vários açougues espalhados pelos seus distritos, em razão da compra de carne ser quase diária, uma vez que poucos possuíam geladeira ou outras formas de conservação da carne.

O Mercado Modelo, centro dos negócios mágicos que tanto vai impressionar os turistas que passaram a chegar à cidade, era também o local de vendagem de peixes e mariscos. Além dessas mercadorias, vendia-se a farinha de todo o dia, o feijão, o arroz, a carne de sertão, os miúdos de porco para o sarapatel, entre tantos produtos que a cidade consumia no varejo. Para o Pequeno Guia Turístico, o Mercado Modelo era também um cenário exótico que merecia a atenção do turista, pois “; *o mercado não deixa de ter interesse para o turista pelos seus aspectos características locais, não só*

⁴⁴⁴ AMADO, Jorge.op. cit. p. 259.

⁴⁴⁵ Arquivo Histórico Municipal. Fiscalização Geral. Diretor João Alencar Araripe. Documento datado de 23 de julho de 1940. caixa sem numeração.

nos produtos expostos a venda, como na indumentária, gestos, hábitos e raça de mercadores”⁴⁴⁶. Dessa forma, o povo da cidade já era um grande atrativo para o turista ver e observar.



Na foto acima que é uma imagem típica da identificação da cidade do Salvador, com a presença majestosa do Elevador Lacerda se vê a Cidade Baixa em primeiro plano, o Mercado Modelo, que ficava bastante próximo da rampa e atracação de centenas de saveiros e outras embarcações que chegavam do Recôncavo para trazer as mercadorias.

Como pode ser visto, no postal abaixo, a chegada de centenas de saveiros, que vinham das cidades do Recôncavo e aportavam na rampa do Mercado Modelo e na feira de Água de Meninos, à tarde, faziam a arribada de volta para as mesmas cidades.

Esse cenário dos saveiros e outras embarcações, na Baía de Todos os Santos, era um elemento estrutural da comunicação da cidade, desde o mundo colonial quando a cidade do Salvador era abastecida pelo Recôncavo. A cidade do Salvador tinha, na Baía de Todos os Santos, o seu caminho preferencial para contato com as cidades do Recôncavo. Ainda que possuísse as ferrovias, estas não liquidaram o caminho aquático e só com as rodovias é que a cidade vai assistir morrer a epopéia dos saveiros. No cartão postal abaixo, é possível visualizar, a partir da Cidade Alta, o espetáculo de chegada dos

⁴⁴⁶ Pequeno Guia Turístico da Bahia. Small tourist's guide for Bahia. Prefeitura Municipal da Cidade do Salvador. Março de 1949, p 29-30.

⁴⁴⁷ Imparcial. Janeiro de 1935.

saveiros à Cidade do Salvador. Nesse cartão postal, os símbolos coloniais da cidade estão bem definidos: a igreja da Conceição da Praia, o Forte do Mar e os Saveiros como os mastros garbosos desafiando o tempo carregado de nuvens.



448

O Mercado Modelo não era um centro preparado para o turismo, era um mercado de abastecimento da cidade, no qual os turistas viam produtos que se identificavam com a Bahia. O Mercado Modelo, situado entre a Alfândega e a Praça Cayrú era uma síntese perfeita da cidade. Era um mundo, como dizia Jorge Amado, no qual, os mercadores árabes, italianos, espanhóis e portugueses eram dominados pela cultura da cidade que incluía o candomblé; uma amostra de uma cidade múltipla em condição étnica e religiosa. Mas era também um espaço confuso, não organizado pela racionalidade econômica e se movia pela tradição na arte de mercar.

A confusão do Mercado Modelo na exposição e venda dos produtos era o temor dos urbanistas com relação à cidade. Podemos dizer que o Mercado Modelo não era zoneado e nem estava preparado para ser, naquele momento, o espaço de recepção dos turistas.

⁴⁴⁸Arquivo Histórico Municipal. Coleção Berbert de Castro. Pasta 010.



449

Essa simbiose entre o Mercado Modelo e os saveiros passaram a dar um caráter singular a Salvador. E os postais refletiram essa construção de identificação da Bahia. O postal acima conjuga três elementos que identificaram a cidade em todo o mundo. No primeiro plano, os saveiros com seus altos mastros, na parte intermediária, o Mercado Modelo fazendo a interseção com o Elevador Lacerda que completava a imagem típica da cidade.

O crescimento da indústria cultural e o aparecimento do fenômeno Carmem Miranda, apresentando o Brasil para os norte-americanos, pode ter contribuído para a curiosidade em relação ao Brasil e também a Bahia. A música de Dorival Caymmi, “*O que é que a baiana tem?*”, de 1939, funcionou como um grande cartão de visita para a cidade. Assim como Carmem Miranda começou a ser construída uma imagem da Bahia como uma cidade exótica nos trópicos.

na produção da figura de Carmem Miranda, à pergunta inserida no título da canção, “*O que a baiana tem?*”, segue-se o ritual de identificação por meio da lista de seus adereços e fantasias: tem torço de seda, brincos de ouro, correntes de ouro, pano da costa, saia redonda, pulseira de ouro, saia engomada, sandália enfeitada e graça como ninguém. A baiana vai sendo vestida e criada pela canção, forma e movimento e é legitimada pelo encadeamento de pergunta e resposta que compõem a estrutura de seus corpo. O efeito obtido é resultado na fabricação da imagem de uma baiana que provoca um prazer lúdico, infantilizado e repetitivo.⁴⁵⁰

⁴⁴⁹ Arquivo Histórico Municipal da Cidade do Salvador. Coleção Berbert de Castro. Pasta 016. Aqui está presente uma imagem recorrente da Bahia. O Elevador Lacerda que a partir de 1930, juntamente com as igrejas, será o símbolo da cidade. Ao fundo o Mercado Modelo e os saveiros que era o meio de abastecimento da cidade. O caminho desse abastecimento se fazia pela Baía de Todos os Santos, que era a estrada de ligação da cidade com o Recôncavo.

⁴⁵⁰ SOUZA, Eneida Maria de. “*Carmem Miranda: do Kitsch ao Cult*”. p. 81

A indústria cultural americana compreendeu a importância do Brasil como um potencial mercado para divulgar a cultura norte-americana. Durante o Estado Novo (1937-1945), vencidas as desconfianças, de lado a lado, a música brasileira encontrou espaço no mercado americano, na mesma medida em que a música dos Estados Unidos chegava ao Brasil. Para Lúcia Lippi Oliveira, “ *foi na montagem de 1939 que foram apresentados Aquarela do Brasil e Boneca de Piche, de Ary Barroso; Joujoux e balangandans, de Lamartine Babo, e O Mar, de Dorival Caymmi.*”⁴⁵¹

No relato de Landes, a música de Caymmi era cantada pelo rádio da cidade a todo o volume. O que evidencia uma aceitação do cancionário popular ao menos na cidade. “ *...nos levou a um restaurante na minha elegante rua Chile, na Cidade Alta; e dentro dele um aparelho de rádio gritava, a todo o volume, um samba do último Carnaval, que não conquistara um prêmio e ainda se cantava em todos os bailes e clubes noturnos: O que é que a baiana tem?*”⁴⁵²

A cidade da Bahia não aguardou Hollywood para fazer a descoberta da terra de Todos os Santos, procurou criar filmes para mostrar o que a Bahia tinha. Nesse sentido, houve de uma certa produção cultural para dar conhecimento das coisas da Bahia.

Já possui a Prefeitura 5.629 metros de filmes sobre variados assuntos, destacando-se os “Shorts”: “ Tradição e Progresso”, “Bahia Moderna”, “ Cidade do Salvador”, e “Bahia Pitoresca”, todos confeccionados na atual gestão⁴⁵³

Infelizmente, para a nossa pesquisa, não tivemos acesso a essa importante fonte e também não localizamos esse acervo de imagem. Mas, além da produção de filmes, a Prefeitura procurava recepcionar bem o visitante pela Divisão de Estatística e Divulgação, dando “ *assistência ao turista, em sua passagem pela nossa capital, proporcionando-lhes excursões, almoços regionais etc*”⁴⁵⁴

O Diário de Notícias, em 1941, abre uma coluna semanal sempre as terça-feiras para discutir o turismo, principalmente o turismo na Bahia. O autor da coluna é Percy Cardoso que, através de uma série de matérias, vai dando os números do turismo na cidade. E a coluna, passou a apresentar a importância do Touring Club do Brasil na promoção da atividade turística. O colunista do Diário de Notícias, com a criação do DEIP (Departamento Estadual de Imprensa Propaganda) em 1941, será um dos seus

⁴⁵¹ OLIVEIRA, Lucia Lippi. “*Sinais de Modernidade na Era Vargas: Vida literária, cinema e rádio*”. p. 345-46.

⁴⁵² LANDES, Ruth. op. cit. p. 159.

⁴⁵³Relatório de Durval Neves da Rocha. 1940-1941. p. 54.

⁴⁵⁴ Idem. p. 54

assistentes. O que leva a crer que o turismo era para o Estado Novo uma atividade econômica estratégica para a produção das imagens modernas da Bahia e do Brasil.

Localizamos, no Diário de Notícias, em fevereiro de 1942, uma entrevista de Percy Cardoso, no qual o Diário tece uma série de comentários sobre o filme de Renato Monteiro. Elogia o documentário pela sua técnica que inova na condução da câmara, mas, sobretudo, pelo efeito que o filme teria sobre a propaganda do turismo na Bahia.

“Bahia Pitoresca” que nos agradou tanto, apesar de estarmos acostumados a contemplar, a cada passo, as nossas belezas, é a prova eloqüente do efeito que terão, aos olhos de todo o Brasil os filmes de divulgação turística que o DEIP se propõe rodar, para o que terá, em breve o aparelhamento necessário. E tal é o interesse, pelo assunto dos drs. Ramiro Berbert de Castro e Fernando Maia, diretores do DEIP que muito podemos esperar, na certeza de que os melhores resultados justificarão os esforços que se despenderem pelo florescimento do turismo, nesta terra onde a natureza e os homens de mãos dadas espargiram belezas e amontoaram nababesco tesouro de arte, tradição e cultura⁴⁵⁵

Não há dúvida de que o poder público municipal e o estadual atuaram com a produção cultural para criar uma imagem da cidade que fosse atrativa à atividade do turismo, o principal veículo foi o cinema, que era juntamente com o rádio os dois grandes meios de disseminação da indústria cultural no Brasil.

A produção da imagem do Brasil e da Bahia não se limitou à Era Vargas (1930-1945). O período conhecido com República Populista (1945-1964) também deu continuidade, agora já no ambiente da guerra fria, a construção da imagem do Brasil e da Bahia por meio da indústria cultural. Aliás, à modernidade da máquina não ficou limitada à Era Vargas, antes pelo contrário, aquele período foi exatamente o momento de gestação do urbanismo progressista, do efeito da máquina sobre a cidade da Bahia.

A produção dos guias e dos mapas turísticos demonstram a continuidade daquela política de divulgação do Brasil e da cidade do Salvador. Esse desejo do poder público municipal e estadual de criar uma atmosfera favorável ao turismo possibilitou a confecção do Pequeno Guia Turístico da Bahia, escrito em 1949 em português e inglês.

O poder público municipal também se preocupou em oferecer aos turistas informações sobre a cidade e como deveria proceder o visitante na cidade. Observa-se, também, uma informação mais profissionalizada, que garantia ao visitante estrangeiro maior conhecimento sobre a terra de Todos os Santos.

O Guia é constituído de três partes. A primeira apresenta o Estado da Bahia nas suas dimensões e posição geográfica, a segunda parte é a síntese histórica, de autoria de

⁴⁵⁵ Diário de Notícias Fevereiro de 1942.

Teodoro Sampaio. E a terceira é o guia da cidade do Salvador propriamente dita com informações sobre excursões, praias, hotéis, pousadas, cinemas, bondes, carros de praças, entre outras informações úteis ao visitante.

Nesse pequeno guia oficial, a cidade é descortinada para o turista estrangeiro ou para o turista brasileiro como a terra dos encantos e das magias, mas também como uma terra que se modernizava. E a viagem pela Bahia começa a ser descrita pelas entradas ao norte ou ao sul para aqueles que chegavam pelo mar.

Se esse visitante, como era chamado o turista, vem a Salvador pelo Norte do Estado, a visão do turista, ainda distante do porto, avistaria praias e costas baixas.

Verá o viajante, da amurada, os belos coqueiros do Norte, pontilhados do casario branco de Itapoan, com seu farol e ruínas de estabelecimentos de pescas da baleia, Armação, Pituba, Amaralina, com suas instalações de telegrafia sem fio, Rio Vermelho, e afinal o forte e farol de Santo Antônio da Barra, num leve promontório que avança entre a baía e o oceano, suave encosta relvada, batida das brisas, outrora, chamada ponta do padrão⁴⁵⁶.

Nessa primeira apresentação das praias da cidade, o objetivo era a valorização da natureza e atribuir beleza ao litoral. Esse espaço apresentado era, ainda, um espaço da natureza, ainda que ressalte no guia as instalações sem fio do telegrafista como que indicando a inserção da cidade no mundo da comunicação moderna.

Quando o turista chegasse à cidade propriamente dita, chegaria ao arrabalde da Barra e a cidade estaria pronta para receber o turista ou visitante e tinha como principal atrativo as seguintes áreas.

Arrabalde da Barra com suas moradias alegres e o Hospital Espanhol no cimo de um cômodo; o forte de Santa Maria, que avança para o mar numa das pontas do arco formado pela praia na qual, em 1624, desembarcaram os holandeses; o fortim de S. Diego mal escondido entre árvores, dominado pela igreja de S. Antônio da Barra, dessa igreja em diante, sobem quase abruptas, as encostas ensombradas de grandes mangueiras, coroadas das residências da cidade alta, entre as quais avulta a igreja da Vitória, uma das mais antigas do Brasil. Adiante, ao nível d'água, depois do forte da Gamboa, a fábrica do Unhão, antigo morgado da família Avila-Pires e Albuquerque: moradia enorme, telheiro vasto, capela barroca⁴⁵⁷.

O visitante seguindo pela ladeira da Barra ia chegar no corredor da Vitória, local chique e sofisticado da cidade, onde moravam comerciantes, fazendeiros, profissionais liberais como destacamos, no terceiro e quarto capítulos, quando analisamos que a Vitória era um dos locais preferidos dos ataques dos gatunos da cidade.

⁴⁵⁶Pequeno Guia Turístico da Bahia. Small tourist's guide for Bahia. p. 25.

⁴⁵⁷Idem. p. 26.

Os pontos destacados, pelo Pequeno Guia Turístico, eram aspectos da cidade antiga colonial e sua fortificação como o fortim de São Diego, Forte da Gamboa e o Forte de Santa Maria. Além desse cenário da cidade fortaleza do tempo colonial, se valorizava a descrição da cidade religiosa com as suas igrejas antigas como a de Santo Antônio da Barra e a da Vitória. No postal abaixo, um outro símbolo de identificação da cidade, o Farol da Barra que era margeado pela avenida Getulio Vargas, antes Oceânica. Local que conheceu uma forte ação do poder público municipal para a sua urbanização e embelezamento. No cartão postal, que é sempre idealizado, é possível ver a beleza da luminária, em primeiro plano, e, a partir de 1942, passou a ter um rival em altura e garbo que foi a construção moderna do Edifício Oceania⁴⁵⁸.



A produção da cidade para o turismo era um discurso bem diferente da ação discursiva do urbanismo de Haussmann, onde o antigo era um “trambolho” ou pardieiro que atrapalhava a vida da cidade. Não deixa de ser também um obstáculo ao discurso do Urbanismo Progressista, representado por Le Corbusier. Essa modernidade do transatlântico e do turismo impunha, de certa forma, a conservação do patrimônio histórico da cidade. Porém as imagens dos postais também realçam a cidade moderna como veremos no decorrer desse capítulo.

Preferindo o segundo caminho, descortinará, ao alto, a Igreja de Santo Antônio da Barra, de algum interesse para aqueles que se dedicam à arquitetura e as artes coloniais. De passagem, pode ser visitado o Iate Clube, de onde se descortina magnífico panorama. Logo abaixo, o Largo e

⁴⁵⁸ Segundo Pedro de Almeida Vasconcelos. O edifício Oceania foi construído em 1942 com nove andares para ser residencial. *Salvador Transformações e Permanências (1549-1999)*. p. 297.

⁴⁵⁹ Arquivo Histórico Municipal. Coleção Renato Berbet de Castro. Pasta 049. Postal 0226.

Porto da Barra, bordando pela praia, calma como uma piscina, com os seus fortins: as antigas baterias de Santa. Maria e São Diogo. Tal sítio se tornou histórico, pois aí, na enseada do porto da Barra, desembarcaram os holandeses, em 1624, quando invadiram a Bahia, para domina-la por um ano até sua restauração em 1625⁴⁶⁰

O turismo cultural era uma proposta do Pequeno Guia, valorizando a história da terra e a luta de resistência do povo da Bahia ao invasor batavo. A importância do “*sítio que se tornou histórico*” foi a tentativa de invasão. Nessa representação a Bahia era uma terra gloriosa altiva que não se deixou dominar pelo estrangeiro e o lugar tinha que ser reverenciado por esse feito do povo baiano. O lugar ganhava significação e daí a sua valorização pelo poder público.

Para Jorge Amado o lugar era grã-fino, dentro da distribuição de poder e prestígio econômico social da cidade. A Barra cada vez mais ganhava a preferência dos moradores endinheirados da cidade:

Eis o bairro da grande burguesia, seu bairro por excelência: a Barra. São casas novas em sua maioria, alguma bem agradáveis. Ali estão as praias para o banho do mar, a viração da tarde, os clubes mais elegantes, o Yacht, o Baiano de Tênis, a Associação Atlética.”⁴⁶¹

Ruth Landes também faz uma descrição positiva do arrabalde, procurando estabelecer que era um território de norte-americanos e de ingleses na Bahia, ainda que o povo pobre e baiano habitasse o arrabalde.

na sexta feira seguinte, pois, dirigi-me às Quintas da Barra, à busca do caminho para a casa de Sabina. Era muito dela, pensei, morar no bairro mais fechado da Bahia, ainda que por trás das casas ricas. Sentime bem nas avenidas claras e amplas – onde não se via viva alma – regalei a vista com as espaçosas residências de fachada de pedra branca e coloridas construídas em estilo colonial espanhol e português. Com o correr dos anos, funcionários governamentais e comerciantes americanos e ingleses, não somente vieram morar ali com as respectivas famílias, mas haviam organizado um clube americano, um clube britânico, um iate-clube e um jôquei-clube, em que admitiam os brasileiros e alemães que preferiam; e assim tinham convertido num posto de vanguarda anglo-americano⁴⁶²

⁴⁶⁰ Pequeno Guia Turístico da Bahia. Small tourist’s guide for Bahia. Prefeitura Municipal da Cidade do Salvador. p. 38.

⁴⁶¹ AMADO, Jorge. op.cit. p. 69.

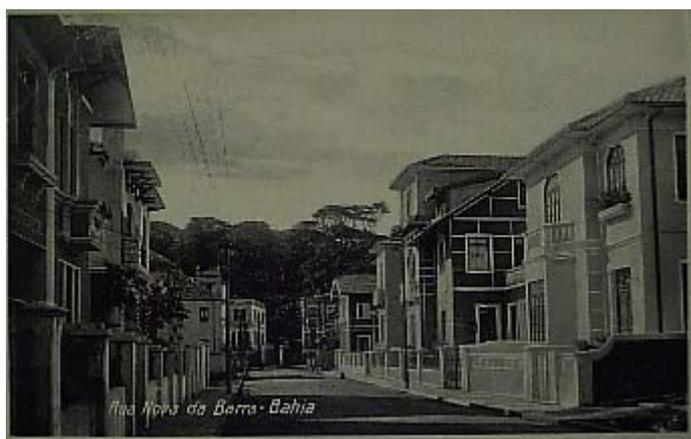
⁴⁶² LANDES, Ruth. op cit. p.226.

É difícil aceitar essa tese de Landes, em relação à Barra. Como já vimos, no capítulo anterior, a localidade era repleta de “avenidas” e essa população despejava os esgotos na praia, o que diminuía em muito a pretensa nobreza do lugar. Outro aspecto desse isolamento cultural, racial, lingüístico e nacional anglo-americano era a forte presença das classes populares no arrabalde, tanto assim que o Prefeito autoriza a demolição de diversos mocambos na região.

A Portaria nº 988 de 22 de julho de 1940 da Diretoria de Fiscalização atribuições para agir contra a construção de mocambos e demolir as que existiam em locais impróprios. Iniciou-se, com eficiência, a destruição de pardieiros deprimentes, espalhados no Areal das Docas do Porto, Mercado Modelo, Cães de 10 Metros, Largo do tanque da Conceição, Estrada da Liberdade, Morro do Cristo Redentor e outras pontos da cidade⁴⁶³

A própria antropóloga Ruth Landes mais adiante admite que “*das belas avenidas, localizei ruas e caminhos toscos que levavam aos casebres de palha e barro dos pretos e os segui até a porta de Sabina.*”⁴⁶⁴.

Em termo de imagem, a descrição de Landes sobre a Barra é muito semelhante ao postal abaixo, do qual não temos certeza da sua data, porém se aproxima muito das descrições dela e de Jorge Amado. Nesse cartão postal, a rua, além de larga, é alinhada e os sobrados obedecem a um padrão construtivo moderno. Outro aspecto, a ser observado no postal, é a existência do muro em todas as casas, separando-as da rua, o que pode evidenciar um baixo grau de sociabilidade entre os vizinhos ou também a insegurança na região, o que também é possível, porque sendo um bairro de grã-finos, como dizia Amado, era olhado pelos gatunos.



465

⁴⁶³ Relatório de Durval da Rocha Neves. 1940-1941. p. 47.

⁴⁶⁴ LANDES, Ruth. op. cit. p.227

⁴⁶⁵ Arquivo Histórico Municipal.Coleção Renato Berbet de Castro. Pasta 057. Postal 0947.

Ainda que o cartão postal lembre uma avenida londrina, com belas vivendas e rua larga e calçada é difícil concordar com a tese de bairro anglo-americano e, de um local na cidade, que fosse exclusividade dos endinheirados e novos ricos. Com a expansão dos transportes, com os bondes, e depois os automóveis e auto-ônibus houve uma certa espacialização das classes sociais economicamente favorecidas, mas é difícil admitir que fosse o arrabalde da Barra, exclusividade de uma classe.

A imprensa baiana, nas décadas de trinta e quarenta, esforçou-se para apresentar o arrabalde da Barra como sinônimo de modernidade e beleza. Ali estava conjugado à Bahia moderna, com as suas ruas amplas e casas novas, como também era um lugar de grande beleza em função da praia e da sua areia extensa, tudo facilitado com a avenida Getúlio Vargas, que possibilitava o deslocamento fácil de automóveis e auto-ônibus. É importante não esquecer que a Barra tinha o serviço de bondes que saía do Farol da Barra. Desse ponto, o viajante poderia se dirigir ao centro da cidade pela ladeira da Barra ou seguir pela avenida Getulio Vargas e chegar no arrabalde do Rio Vermelho, passando pela imagem do Cristo.

O recorte abaixo do jornal Imparcial retrata a tentativa, dos meios de comunicação, de construção de uma imagem de uma localidade como um dos locais mais belos da cidade. Além dos coqueiros altos, a fotografia evidencia a bela estrada margeando o arrabalde da Barra que ganhou o nome de pinturesca relativo à pintura, ou uma bela pintura. O pinturesco opõe-se a pitoresco que era a determinação para locais históricos e antigos.



Na avenida Oceânica, margeando o mar aberto com suas ondas beijando a praia e sendo o cenário ideal do que se queria construir como símbolo da Bahia moderna, havia, em um ponto elevado, o monumento do Cristo, doado à cidade pelo benemérito Desembargador Botelho Benjamin. Era um local com forte presença dos mocambos e tornou-se um empecilho à construção da modernidade da cidade. O poder público municipal não se fazia de vencido e buscava pôr abaixo as resistentes casinhas feitas de pau e barro batido. Era também o local dos amores permitidos e proibidos, que a vizinhança vigiava e a polícia constantemente fazia às suas batidas para flagrar os namorados. Era o monumento, também, um testemunho material da religiosidade cristã da cidade.

⁴⁶⁶ Imparcial. Janeiro de 1935.



Continuando, a descrição turística para se chegar ao centro de Salvador, o Pequeno Guia apresenta a chegada pelo sul, após passar pelo morro de São Paulo, na ilha de Tinahré, e continua o Pequeno Guia Turístico, no seu roteiro de se chegar à Bahia pelo mar. Chega-se, então, ao Rio Vermelho, arrabalde que cresceu durante a década de trinta, tanto assim que já tinha sua linha de bonde e era um local de festejos, principalmente em fevereiro, quando se comemorava a festa de Iemanjá ou Janaína que durava boa parte do mês.

Edison Carneiro descreve para Ruth Landes a importância da festa de Iemanjá para a cidade e para o rito do candomblé e, nesse diálogo, explica a antropóloga norte americana, como era a festa:

...Todo mundo embarca com seus sacerdotes e sacerdotisas para lugares especiais onde pedem à Mãe – d'água boa sorte e bom tempo. Há vários dessas mães, mas a de que mais gostam é Iemanjá, uma das esposas do idoso Oxalá; às vezes chama-na pelo nome indígena de Janaína. Cantam e dançam para ela nos saveiros, onde ela pode descer, e no auge da festa lançam presentes na água, coisas bonitas que uma mulher apreciaria. Chamam a isso de “presente para Mãe- d'água”. Se o presente afunda – e eles tomam medidas para assegurá-lo! – a deusa o aceitou e fará o que lhes pedirem. Como soam os atabaques! Como os santos montam os seus cavalos!⁴⁶⁸

Jorge Amado também descreve a festa, como uma das mais importante da cidade e evidencia à participação dos negros, mulatas e iniciados do candomblé. A geografia da festa de Iemanjá não se limitava ao Rio Vermelho, estando presente o culto da deusa das

⁴⁶⁷ Arquivo Histórico Municipal. Coleção Renato Berbert de Castro. Pasta nº 0051. Postal 0543.

⁴⁶⁸ LANDES, Ruth. op. cit. p.137.

águas ou princesa do mar ou ainda Janaína na Ribeira e, em Plataforma ou no Dique que tinha a sua pedra. Para Amado “*fevereiro é o mês da festa de Iemanjá*”⁴⁶⁹.



Pela imagem do jornal, o Rio Vermelho era ainda um arrabalde de pescadores que pelo caminho do bonde ia se interligando com a cidade. Já nos Relatórios Municipais, o poder público tem a preocupação de urbanizar a localidade principalmente com as estradas e a melhoria do serviço de praça e jardins. O Rio Vermelho era uma das praias de banho da cidade, como Amaralina, Barra, Bogary, Bonfim, Canta Galo e outras poucas que, no verão, recebiam os veranistas, que procuravam fugir da canícula da cidade.

A festa do Rio Vermelho durava nove dias e, além do presente de mãe d’água havia as suas barcas no Largo de Santana e o bando anunciador da festa⁴⁷¹.

Próximo, a esse arrabalde, havia outro que se chegava navegando pelo sul que era o de Amaralina que, na década de trinta e quarenta, era uma área em expansão e mais de veraneio como descreve a educadora e farmacêutica Lúcia Guedes Mello, em seu livro de memórias Sobradão:

Durante algum tempo os veraneios foram sugeridos por amigos. O primeiro em Amaralina foi um pedido insistente de Leda Lúcia Seixas. (...) Leda era muito chameguenta comigo e junto à família cuidou de providenciar a casa que alugaríamos para o verão, próximo à sua, que era própria e muito boa. Foi um veraneio animado. Além dos banhos de mar - ai não precisávamos esperar a preamar - fizemos serenatas, terno de Reis, missa campal pelo Natal, quermesse, bando a fantasia, novena campeonato de gamão e todo tipo de passatempo sadio era bem vindo. As serenatas, muito participadas, inclusive por senhores que também veraneavam ali⁴⁷²

⁴⁶⁹ AMADO, Jorge. op. cit. p. 130

⁴⁷⁰ Diário de Notícias. Fevereiro de 1935.

⁴⁷¹ Diário de Notícias. Fevereiro de 1942.

⁴⁷² MELLO, Lúcia Guedes. op. cit. p.147-148

O pequeno relato demonstra que a cidade já tinha uma cultura de laser nos meses mais tórridos do verão. A canícula que afetava a cidade levava muitos a procurar os arrabaldes costeiros. Ainda que nas memórias de Lúcia Guedes percebe-se que as praias não eram o centro de atração dos veraneios, pois as mesmas eram bastante desertas já que *“apesar de veraneio, eu teria que prestar vestibular. No entanto, como as atividades durante o dia não me davam chance de assentar a cabeça, acordava muito cedo e ia para a praia de caderno em punho para ler alguma coisa.”*⁴⁷³

A chegada, ao arrabalde de Amaralina, que tinha sido uma antiga fazenda e foi mais tarde loteada com 388 lotes em 15 hectares, era uma área de fraca densidade populacional como definiu a EPUCS.⁴⁷⁴ Lugar de pescadores que foi aos poucos conhecendo os turistas e veranistas. Para se ter uma idéia da distância de Amaralina em relação a outros distritos da cidade, uma corrida de automóvel saindo da Praça Municipal ou do Terreiro de Jesus, em 1949. De acordo com Pequeno Guia Turístico, custava a pequena fortuna de Cr\$ 50,00 cruzeiros, enquanto outros lugares, como Bonfim e Monte Serrat, custavam Cr\$ 40,00 cruzeiros na cidade Baixa e desse mesmo ponto até o Largo do Cabula custava também Cr\$ 40,00 cruzeiros⁴⁷⁵. Para se estabelecer uma medida de comparação entre a corrida de carro para Amaralina, vamos comparar, no próprio Guia, a diária de hotéis, como no Pálace Hotel que custava Cr\$ 120,00 cruzeiros e, do Hotel Chile que tinha a diária de Cr\$ 50,00 cruzeiros. O que evidencia, ao menos duas coisas, a dificuldade de acesso à Amaralina e a carestia de pegar um carro de praça para aquela localidade.

A questão do preço da corrida do carro de aluguel deve ser considerado, em razão da ausência de uma boa estrada ligando o centro da cidade ao arrabalde de Amaralina, e, por isso mesmo, somente os abonados procuravam carros de praça para ir à Amaralina, elevando o preço da corrida. Independente dessa questão havia o isolamento da região em relação ao centro da cidade.⁴⁷⁶

Passando de Amaralina se chegava a um outro arrabalde da cidade que era a Pituba. E esse, por sua vez, ia conhecendo durante a década de quarenta certo desenvolvimento de casas e até mesmo ligando-se ao centro da cidade. Para o Pequeno

⁴⁷³ Idem. p. 148

⁴⁷⁴ VASCONCELOS, Pedro de Almeida. *Salvador: transformações e Permanências (1549-1999)*. p 336.

⁴⁷⁵ Pequeno Guia Turístico da Bahia. Small tourist's guide for Bahia. Prefeitura Municipal da Cidade do Salvador. Março de 1949.

⁴⁷⁶ VASCONCELOS, Pedro de Almeida. op. cit. p. 336. Para Pedro Vasconcelos só em 1949, foi inaugurada a estrada ao longo da orla atlântica, entre Amaralina e o Aeroporto.

Guia Turístico, essa passagem, de Amaralina para a Pituba valia para o visitante pelo contato com a natureza, pois a Pituba que, “*de núcleo de pescadores, se vai transformando em balneário já com algumas residências interessantes. Uma água de coco em Amaralina ou em Pituba tem sabor local*”⁴⁷⁷.

O Pequeno Guia Turístico ia, dessa forma, construindo os pontos atrativos da cidade para o turismo e estabelecia o gosto e o pitoresco em cada localidade da cidade. Os jornais, da época, reclamavam, para a Pituba, uma maior atenção do poder público como nessa matéria do jornal A Tarde, de janeiro de 1937.

É um dos Arrabaldes mais Aprazíveis e Futurosos da Cidade. Um dos pontos mais aprazíveis da cidade, é sem duvida, a Pituba. Afastada do centro e colocada à beira mar, numa curva da praia maravilhosa, a Pituba faz-se a atração dos que procuram fugir dos rigores do verão. Com excelente estado de salubridade, embora abandonada pelo poder público, é lembrada pelos veranistas, que, a sua custa promove, ali, constantes melhoramentos a festa e a filarmônica de todos. Há, entretanto, uma série de coisas fora do lugar, que concorrem para que a Pituba não seja mais procurada.⁴⁷⁸

Um dos problemas apontados pelo jornal era a falta de transporte. Segundo o jornal vespertino, não havia condução para o local e ironizava que o melhor meio era o V2, ou seja, as pernas para se chegar à Pituba. Outro grande problema, da Pituba era a ausência de energia elétrica e também de limpeza pública, ainda que fosse Salvador, no período, considerada uma cidade bastante limpa, a Prefeitura, nos seus documentos internos, gostava de dizer que era a cidade mais limpa do Brasil.

O caráter de balneário da Pituba perdurou até a década de 50, como pode ser percebido do relato do militante comunista João Falcão, que construiu uma casa de veraneio, na Pituba, para fazer caixa para o Partido Comunista. Vejamos:

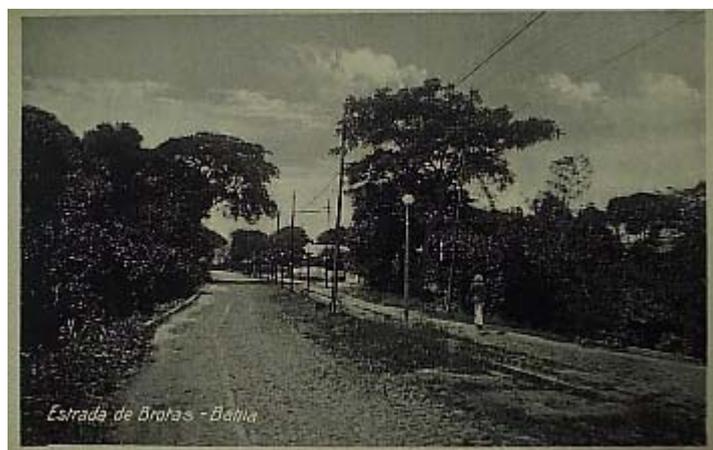
Outra iniciativa por mim sugerida foi o plano da construção de uma casa para a venda, ficando o lucro para o Partido. O engenheiro Luiz Fernando Contreiras de Almeida foi destacado como responsável técnico pela construção. Adquiri um pequeno terreno na avenida Manoel Dias da Silva, no longínquo bairro da Pituba, que ficava logo depois do Largo de Amaralina, onde terminava a linha do bonde. O projeto era do próprio Contreiras. Era uma casa térrea, com sala, dois quartos, banheiro, cozinha, dependência de empregada, lavanderia e garagem. Bem próximo ao mar, sua destinação natural seria o veraneio, porque assim era Pituba.⁴⁷⁹

⁴⁷⁷ Pequeno Guia Turístico da Bahia. Small tourist's guide for Bahia. Prefeitura Municipal da Cidade do Salvador. p. 40

⁴⁷⁸ Jornal A Tarde. É um dos Arrabaldes mais Aprazíveis e Futurosos da Cidade Janeiro de 1937.

⁴⁷⁹ FALCÃO, João. op. cit. p. 383.

A fronteira da cidade do Salvador, em meados da década de quarenta era o arrabalde da Pituba. Desse ponto, se fazia o retorno ao centro da cidade. Segundo o Pequeno Guia Turístico tinha-se que passar de novo pela Amaralina e o Rio Vermelho que *“pode ser feito pela ladeira da Lucaia, em busca do arrabalde de Brotas, sombreado das grandes árvores de suas chácaras”*,⁴⁸⁰.



481

O distrito de Brotas era quase rural. Havia criatório de animais, como vacas e porcos e árvores frutíferas além de várias roças. O Prefeito Americano da Costa (1932-1937) que morava em Brotas e morreu no exercício do cargo em 7 de outubro de 1937. No sepultamento foi saudado pelo seu ex-colega de escola e amigo Rafael Spinola e para demonstrar a caráter reservado do Prefeito, o amigo descreve as características de Brotas *“a sua própria residência, uma roça modesta, uma casa simples, do homem pobre perdida entre árvores, no distrito de Brotas, define-lhes esse traço psicológico”*.⁴⁸²

Ao chegar, na cidade propriamente dita, o visitante dava conta que estava em uma cidade de “dois andares”. A Cidade Alta e a Cidade Baixa *“onde se desenvolve grande atividade comercial, nela estando todo o aparelhamento portuário, e a outra alta, quase toda de residências, com belas ruas e avenidas, em algumas das quais já se nota movimentado comércio de modas e miudezas”*,⁴⁸³.

Nesse dois mundos integrados por ladeiras, planos inclinados e elevadores estava organizado a vida do soteropolitano e do habitante da cidade da Bahia. Na luta diária pela sobrevivência, o habitante da urbe criou uma cidade de grande beleza pela

⁴⁸⁰ Pequeno Guia Turístico da Bahia. Small tourist's guide for Bahia. Prefeitura Municipal da Cidade do Salvador. p. 41.

⁴⁸¹ Arquivo Histórico Municipal. Coleção Renato Berbert de Castro. Pasta 088. Postal 0943

⁴⁸² Jornal Diário de Notícias. Outubro de 1937.

⁴⁸³ Pequeno Guia Turístico da Bahia. Small tourist's guide for Bahia. Prefeitura Municipal da Cidade do Salvador. p. 28.

diversidade de sua arquitetura e pelo colorido do seu povo. O visitante, ao chegar, se dava conta dessa cidade de dois andares que combinava tradição e modernidade.



Como pode ser visto no postal, que traz os elementos coloniais da cidade no primeiro plano, o forte São Marcelo ou Forte do Mar, mais ao fundo, o que se vê é a chegada da modernidade com os transatlânticos que modificam a cidade com a presença dos turistas e, finalmente, ainda mais ao fundo a cidade Alta e, na margem dessa cidade, “balizando o porto como antiga sentinela, o forte de S. Marcelo dá-lhe nota de pitoresco realce a sua fisionomia moderna, com seus armazéns.”⁴⁸⁵.

O Pequeno Guia Turístico, ainda que ressalte a fortaleza como algo único e pitoresco chama atenção para a “fisionomia moderna” da cidade, representada nos armazéns do Porto. Não fizemos uma pesquisa exaustiva sobre os postais, tendo como motivo a cidade do Salvador, porém, a coleção de Renato Berbert de Castro, vários postais procuram evidenciar uma Bahia moderna representada pelo Elevador Lacerda reformado em 1930, o aeroporto, ruas largas e planas, casas, prédios modernos e muitos postais com a presença de automóveis. Era assim, no plano das imagens, a representação de uma nova cidade, não mais uma cidade colonial e pitoresca.

O bairro comercial foi uma área da cidade em constante mutação urbana, desde a República Velha, em função das obras de melhoramento do porto da cidade e também, sala de visita para quem chegava pela Baía de Todos os Santos, o que era a grande maioria. Havia sido instalado “no armazém número 7, o posto de turismo do *Touring Club do Brasil*, secção da Bahia onde encontrará a orientação necessária para uma proveitosa visita a cidade, além de amplo serviço de informações e de câmbio. Nesse

⁴⁸⁴ Arquivo Histórico Municipal. Coleção Renato Berbet de Castro. Pasta 004. Postal 681.

⁴⁸⁵ Pequeno Guia Turístico da Bahia. Small tourist's guide for Bahia. Prefeitura Municipal da Cidade do Salvador. p. 27-28

posto são viajantes atendidos por funcionários habilitados a se expressar nos diversos idiomas civilizados”⁴⁸⁶.

É importante ressaltar que esses idiomas eram da Europa e da América do Norte, a quem o turismo da cidade dava ampla preferência, como no caso do próprio Pequeno Guia Turístico, que era em português e inglês.



487

No postal acima, percebe-se o caráter moderno da avenida da França, no bairro comercial, projetado para o automóvel e auto-ônibus. E o pequeno Guia Turístico esclarece, se o turista quiser logo usar do automóvel.

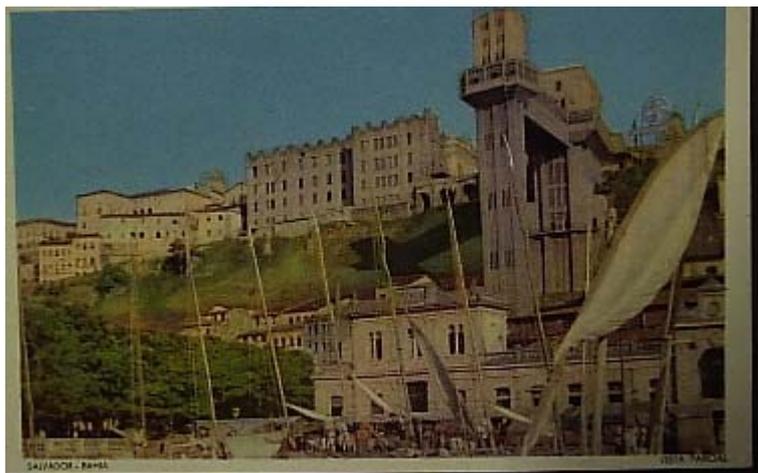
passará por um trecho da Cidade Baixa - bairro de bancos, lojas e escritórios comerciais, convindo seguir até a Praça Cairú. Nessa praça, o visitante, verá, em frente, um a torre de cimento armado, das maiores do mundo, esguia e elegante, de 72 metros de altura – o Elevador Lacerda- construção inaugurada em 14 de setembro de 1930, para substituir, por ascensores rapidíssimo, os antigos⁴⁸⁸.

A descrição, do Pequeno Guia Turístico, a valorização do bairro comercial é dada pela idéia de movimento, das suas atividades econômicas e comerciais e finalmente na descrição, é dado relevo ao tamanho da “torre de cimento armado” de 72 metros de altura que substituiu os elevadores antigos.

⁴⁸⁶ Idem. p. 28

⁴⁸⁷ Arquivo Histórico Municipal. Coleção Renato Berbet de Castro. Pasta 002.

⁴⁸⁸ Pequeno Guia Turístico da Bahia. Small tourist's guide for Bahia. Prefeitura Municipal da Cidade do Salvador. p.29.



Outro ponto, também importante na cidade pelo roteiro turístico e pelos postais, além da rampa, onde chegavam os saveiros, era o terminal da Companhia Baiana de Navegação que fazia a comunicação da cidade com várias cidades do Recôncavo e também com o sul do Estado da Bahia. Era constante a chegada de visitantes da região do cacau na cidade da Bahia. Tábua de navegação da Bahiana era publicado todos os dias nos jornais.

Seguindo, na cidade Baixa, pelo Bairro Comercial, a andança do visitante iria encontrar a avenida Jequitaia (postal abaixo), rebatizada de Frederico Pontes, artéria que tinha uma obra que demorava décadas para ser concluída e, encontrava o obstáculo da feira de Água de Meninos para chegar à Calçada do Bonfim e daí tomar rumo para a península de Itapagipe pela avenida Fernandes da Cunha.



O postal acima está datado no seu verso de 1936, o que demonstra que ao menos, até as proximidades da feira de Água de Meninos, havia uma belíssima avenida próxima ao mar. Com o passar do tempo, essa área marítima foi aterrada e tomada pela

⁴⁸⁹ Arquivo Histórico Municipal. Coleção Renato Berbet de Castro. Pasta 016.

⁴⁹⁰ Arquivo Histórico Municipal. Coleção Renato Berbet de Castro. Pasta. 025. Postal 0590.

feira de Água de Meninos, como também pelos tanques de combustível importados pelo país.

Porém, antes de chegar à bela estação ferroviária da cidade que era outro ponto de entrada e saída da cidade, o turista iria contemplar a beleza do Bairro Comercial e um dos seus grandes patrimônios que era a Associação Comercial da Bahia, além de ser o espaço de organização das classes conservadoras no Estado:

Á Praça Conde dos Arcos em que se levanta uma estátua a esse bem administrador da Bahia, sob cujo governo foi construída a então “Bolsa”, hoje Associação Comercial. Esse monumento foi levantado por subscrição entre comerciantes. O edifício da Associação Comercial, que fecha essa praça, em puro estilo renascença inglesa, com linhas que lembram o palácio de Hampton Court, é um dos mais belos edifícios da primeira metade do século XIX, que ainda guarda o nosso país. Foi inaugurado em 1817 pelo Conde dos Arcos, com um baile que ficou celebre e que o francês Tollenare descreve minudentemente nas suas “Notas Dominicais”. Reparar as suas duas fachadas⁴⁹¹

Na construção imaginária da cidade do Salvador permaneceu o seu caráter de cidade mágica e, por isso mesmo, anti-moderna, já que os deuses, santos e orixás continuavam a interferir na vida dos habitantes da cidade. Uma passagem obrigatória era pelas Igrejas repletas de história de milagres, devoção e fé. Nesse caminho, estava a Igreja do Pilar, onde o visitante observaria as riquezas da Igreja e a fonte para a cura de doenças nos olhos “*cheia de prata, obras de talha, uma bela sacristia e uma fonte dita de S. Luzia, com tradição de milagrosa para os padecimentos da vista*”⁴⁹². Continuando a viagem e se for o caso prosseguindo de automóvel:

pela Avenida da Jequitaia até o bairro da Calçada, deixará, o turista ao lado esquerdo, os fortins do Lagartixa e da Jequitaia, outros elementos da cintura de defesa da Bahia colonial, que era de veras uma praça forte. Na rua da Calçada – assim outrora chamada porque foi sendo conquistada ao mangue e aos alagadiços por calcadas – hoje denominadas Barão de Cotegipe – está a estação inicial da estrada de ferro que leva ao Rio S. Francisco ao interior da Bahia, ao Estado de Sergipe⁴⁹³.

A Calçada do Bonfim era o local de alta significação na cidade a garantir a materialização da imagem da cidade com os marcos que descreve Kevin Lynch⁴⁹⁴. E o principal marco da Calçada do Bonfim era a Estação Ferroviária, o ponto de

⁴⁹¹ Pequeno Guia Turístico da Bahia. Small tourist's guide for Bahia. Prefeitura Municipal da Cidade do Salvador. p. 58-59.

⁴⁹² Idem. p.60.

⁴⁹³ Idem. p.60

⁴⁹⁴ LYNCH, Kevin. Imagem da Cidade. p. 53

identificação daquela localidade que o diferenciava de outras localidades da cidade. O porto com a chegada de navios transatlânticos e navios de cabotagem junto com a estação ferroviária eram locais em que o viajante se dava conta que estava na capital da Bahia.



495

Sendo a Estação Ferroviária da Calçada outro ponto de chegada e saída da cidade, era por ela que o homem do sertão tomava conhecimento da capital. Pela estação se aportava do interior da Bahia que tinha ligação para o norte com Juazeiro e por esse município, ao Estado de Pernambuco. Caso o caminho de ferro fosse para Cachoeira e rumando para o sul, o caminho natural era o sudeste da Bahia, alcançando Urandi, a última cidade da Bahia, e daí o norte de Minas Gerais.

A ferrovia também foi um marco da modernidade do final do século XIX e da República Velha. Na década de trinta e quarenta, perdeu importância para a Companhia Baiana de Navegação, os Transatlânticos e, finalmente, rodovia e a aviação.

Da estação ferroviária, duas rotas são possíveis seguir para o largo da Conceição, onde existia uma grande feira e a Penitenciária do Estado ou tomar rumo para a península itapagipana, onde havia o aeroporto da cidade na enseada de Tainheiros e o belo bairro de Monte Serrat. Antes, porém, de se chegar a Monte Serrat, o visitante iria tomar contato com um dos bairros operários e proletários da cidade, formado pelas áreas de Caminho de Areia, Dendezeiro, Massaranduba, Uruguai que era também local de depósito de lixo da cidade Baixa e, em razão da miséria de parte da população da cidade, haviam os catadores de lixo, que tiravam os seu sustento dos dejetos urbanos.

⁴⁹⁵ Arquivo Histórico Municipal. Pasta 074. Foto. 255. Não há data da fotografia, mas podemos observar a ausência do Relógio na torre da estação.

Essa população miserável procurava se abrigar nos mocambos, arranjar serviços nas feiras livres e catar alimentos ou outros bens na vala do Uruguai, se fosse o caso, o que a Prefeitura procurava evitar, limitando-se a proibir, a busca da sobrevivência.

Diretoria da Limpeza Pública e Particular. Sr. Diretor. Esta Inspecção vem trazer ao conhecimento de V. S., que para sanar a grande quantidade de desocupados que presentemente infestava a vala do Uruguai, pongando nos carros, remexendo o lixo enterrado para conduzirem para as suas residências depois da saída dos trabalhadores da vala, foi, por determinação do Dr. Delegado da 3ª circunscrição policial, postos dois guardas civis para fazerem o devido policiamento, terminando, assim o abuso que se notava presentemente. Cordiais saudações. Antônio Maltez Aguiar. Sub-inspetor⁴⁹⁶

A insensibilidade do sub-inspetor, para o drama humano, é explícita no documento, pois chamava de desocupados aqueles que buscavam na Vala um pouco das sobras da cidade. Ainda que registre que levavam para as suas residências o que podiam aproveitar do lixo, a solução encontrada para o problema também evidencia a compreensão do poder público que era de simplesmente tanger o povo, ao colocar policiais com o objetivo de garantir que os miseráveis não tivessem acesso à Vala do Uruguai. E, mais uma vez no episódio relatado pelo documento, fica explícito que a modernidade da máquina não conseguia abranger a população da cidade, nas modificações introduzidas por ela.

Na rua Barão de Cotegipe, havia oficinas, fábricas de tecidos e cigarros, entre elas, a Empório Industrial do Norte fundada por Luis Tarquínio que inovou o sistema de controle da força de trabalho com a vila operária, como pode ser vista no postal abaixo:

⁴⁹⁶ Arquivo Histórico Municipal. Limpeza Geral. Caixa sem numeração.



497

Além dessa fábrica, fundada em 1891, na época do Encilhamento, havia, um pouco antes de quem vinha da Calçada do Bonfim, na rua Barão de Cotegipe, a fábrica de vidros e bebidas da família Fratelli Vita, que era uma empresa que inovava nos costumes urbanos com as suas gasosas.

Seguindo o caminho de Dendezeiros, próximo à construção da nova vila militar da polícia, o caminho era marcado pela crença no poder do Senhor do Bonfim. O santuário da Igreja do Bonfim era local de fé católica, do catolicismo popular e também da fé nos orixás pela religião do candomblé. A cidade que desejava entrar na modernidade do automóvel e das máquinas e na cultura da racionalidade, dessa forma desencantando o mundo mágico, resistia em abrir mão do Senhor do Bonfim. A roupa branca nas sextas feiras, a medida do Bonfim no pescoço e no braço era a manutenção da cidade da fé.

⁴⁹⁷ Arquivo Histórico Municipal. Coleção Renato Berbet de Castro. Pasta 028, postal 0959.



Pelo postal acima, pode-se ver a grandiosidade do monumento da Igreja do Bonfim, que era reconhecido também no plano da imagem. Igreja no alto da colina ficava como vigiando a cidade e garantindo sorte aos baianos. A fé do povo no Senhor do Bonfim era o que conduzia muitos fiéis a recorrer à Igreja à procura da solução das suas mazelas e também romaria e agradecimentos.

O santo tanto ouvia as preces como a animada festa que ocorria secularmente, no mês de janeiro. O povo da cidade se mobilizava para exteriorizar a sua fé no Senhor do Bonfim. Os jornais rendiam homenagem ao grande santo da cidade, ainda que não fosse o padroeiro da cidade do Salvador, que era São Francisco Xavier. E não deixava de descrever a festa que começava com a lavagem da Igreja. A imprensa da cidade apresenta contradição discursiva em relação à modernidade, pois saudava a manutenção da tradição da religiosidade da Bahia. O pequeno Guia Turístico descrevia, dessa forma, os encantos da Igreja:

voltando a subir-se-á pela rua que passa em frente do Hospital do Isolamento, de visita interessante para os médicos. Expandir o olhar pelo panorama marítimo e terrestre, para a cidade, estendida ao longe sobre a montanha, e para os bairros da Calçada e Itapagipe . O crente descerá para uma oração junto ao altar do Bomfim e o artista também admirará, na famosa basílica, as pinturas, sobretudo as do teto...Nessa Igreja do Bomfim – famosa em todo norte do Brasil – ver ainda a sala dos milagres, com sua variada multidão de ex-votos e notar neles a arte primitiva e popular dos desenhos e modelagens. Não deixar de reparar, como documento da época, seus trajes, seus costumes, seus meios de transporte, o quadro relativo à epidemia de coléra morbus em 1855⁴⁹⁹.

⁴⁹⁸ Arquivo Histórico Municipal Coleção Renato Berbet de Castro.. Pasta 085. Postal 01012

⁴⁹⁹ Pequeno Guia Turístico da Bahia.Small tourist's guide for Bahia. Prefeitura Municipal da Cidade do Salvador. p. 61-62



Festa que traduzia uma síntese da cidade, pois era a festa do rico, do pobre, do branco, do negro, do mestiço, de homens e de mulheres. No recorte do Jornal Diário de Notícias, é possível perceber um grupo de mulheres vestidas de baianas com seus jarros de barro na cabeça para realizar a lavagem da Igreja do Bonfim. Na foto, as mulheres que fazem pose para o fotografo, tem, no centro, duas mulheres não trajadas de baianas, de aparência branca ou mestiça, enquanto, a maioria vestidas de branco, em homenagem a Senhor do Bonfim ou Oxalá, fazem uma espécie de moldura para as sinhazinhas sentadas. O título da matéria do jornal é que a tradição não morre, o que já salientamos que era visto com orgulho pelos meios de comunicação jornalística.

Era também um encontro mal definido das religiões católica, do catolicismo popular e do Candomblé. E esse ecumenismo “espontâneo” reivindicava os favores do Nosso Senhor do Bonfim, cada uma a seu modo.

Saindo da colina do Bonfim, alcançava-se uma das áreas mais aprazíveis da cidade, que era Mont Serrat, que, durante o período de estudo, foi constantemente modernizada, inclusive pela posição estratégica de proximidade do aeroporto.

⁵⁰⁰ Diário de Notícias. Janeiro de 1942.



501

Para o Pequeno Guia Turístico, o caminho para Monte Serrat era descortinado da seguinte forma “*continuando, subir-se-á a uma eminência de bela vista para a cidade, sobretudo à tarde; nela se encontra o forte de Monte Serrat, lembrando um brinquedo, de pequeno e harmonioso . Reparar a sua ponte levadiça. Ir até o pátio*”⁵⁰².



503

Monte Serrat era uma nova área residencial da cidade, que conjugava história com o forte de Monte Serrat e a Igreja da Boa Viagem. As novas residências estavam dentro do padrão de arquitetura moderna. Essas casas eram margeadas por ruas largas e mais ou menos planas, e estava assim dentro do modelo do urbanismo progressista.

Nas proximidades de Monte Serrat, estava a Ribeira do Bonfim, que era uma localidade muito concorrida em razão dos esportes náuticos, que acontecia na enseada dos Tainheiros, e de ser o local do aeroporto, local de atenção do poder público pela chegada de visitantes ilustres como o Presidente Vargas e de governadores e interventores durante o Estado Novo.

⁵⁰¹ Arquivo Histórico Municipal. Pasta. 014

⁵⁰² Pequeno Guia Turístico da Bahia. Small tourist's guide for Bahia. Prefeitura Municipal da Cidade do Salvador. p.61.

⁵⁰³ Arquivo Histórico Municipal. Coleção Renato Berbert de Castro. Pasta. 026. Postal 0546.

A modernização das ruas da Ribeira era defendida com frequência pela imprensa da época. A localidade, além do aeroporto, possuía clubes de Remo, praias de banho e cinema. Como já indicamos, nos primeiros capítulos, essa modernidade da máquina era o que impunha mudança à cidade. A avenida Mem de Sá e o entorno do aeroporto eram produzidos dentro do padrão do urbanismo progressista, ruas largas e planas.



504

É importante também a visualização do local de embarque e desembarque daqueles que chegavam e saíam pelos hidroaviões. O postal seguinte é mais um elemento da construção de imagem moderna porque estava associada à máquina. No postal, é possível identificar a iluminação elétrica, um dos elementos da modernidade, como ao fundo o alinhamento das casas em forma de sobrado.



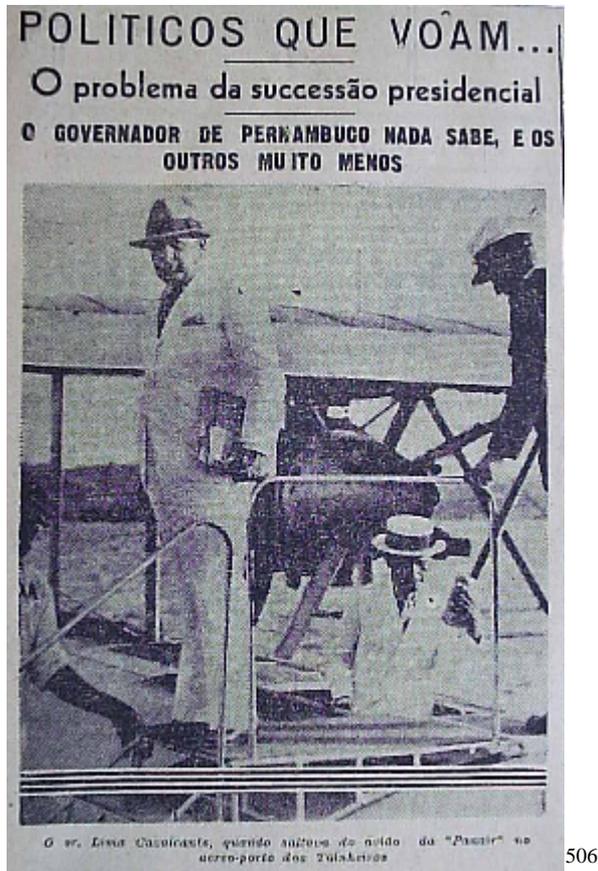
505

Estava definido à Ribeira do Bonfim como um local de chegada dos visitantes em função do aeroporto da cidade, mas também da beleza dos esportes náuticos que criavam uma grande competição na cidade entre os clubes de regata. A península itapagipana era beneficiada nessa construção moderna, pois, além do aeroporto da cidade que recebia visitantes ilustres, como o governador de Pernambuco que veio à

⁵⁰⁴ Arquivo Histórico Municipal. Coleção Renato Berbert de Castro. Pasta 028, postal 0586.

⁵⁰⁵ Arquivo Histórico Municipal. Coleção Renato Berbet de Castro.. Pasta 028. Postal 0587-1.

Bahia para fazer as negociações políticas, antes do golpe de 10 de novembro, era a península favorecida pela sua geografia mais ou menos plana, o que estabelecia a reta defendida por Le Corbusier como condição do traçado da modernidade da máquina.



Fazendo o retorno para a cidade Alta e subindo a Ladeira da Montanha (Rua Barão Homem de Melo) grande obra de engenharia da segunda metade do século XIX, chegava-se à Praça Castro Alves como pode ser visto nesse belíssimo postal que sintetiza muito da vida moderna da cidade do Salvador, na década de trinta e quarenta.

⁵⁰⁶ Jornal A Tarde Janeiro de 1937.



507

Nesse postal, estão dispostos, lado a lado, vários elementos da modernidade. O primeiro partindo da direita para esquerda, o cine-teatro Guarani, local de exibição dos grandes filmes da época, principalmente do cinema norte-americano, no centro o edifício A Tarde construído em 1930, como símbolo de progresso da cidade e da força da comunicação que tornava a possível a velocidade da informação e da notícia.

Esse edifício foi alvo do quebra-quebra, no movimento de trinta, a chamada Revolução de Trinta. À esquerda do Jornal A Tarde encontra-se o Pálace Hotel, na entrada, da famoso rua Chile, considerado o melhor hotel da cidade, como já vimos, pois estabelecia novos comportamentos urbanos com as suas apresentações e espetáculos. Esse postal tem uma riqueza de informações muito grande, pois apresenta os bondes fazendo o percurso através da avenida Sete, rua Chile, ao fundo da Praça Castro Alves, e possível perceber os automóveis de aluguel estacionados, os populares carros de Praça, além do Edifício novo da Secretária da Agricultura. Há assim, no texto imagético, uma leitura da modernidade da cidade. Caso o visitante desejasse descer:

a ladeira de São Bento, com suas casas variegadas em estilos e cores, e terraços em escadas, é rua interessante e esquisita...Dentro da denominação geral de Avenida Sete de Setembro, segue-se a Rua de São Pedro, com a Escola Politécnica, instalada em duas antigas casas nobres do princípio do século XIX,⁵⁰⁸.

Continuando na avenida Sete de Setembro, se chegava à Praça da Piedade, também batizada com o nome de 13 de maio.

⁵⁰⁷ Arquivo Histórico Municipal.Coleção Renato Berbet de Castro. Pasta 002. Postal 01337.

⁵⁰⁸ Pequeno Guia Turístico da Bahia.Small tourist's guide for Bahia. Prefeitura Municipal da Cidade de Salvador. p.32.



509

Era a Piedade uma Praça de grande importância para a vida social da cidade. Além das Igrejas de São Pedro e da Piedade, daí o nome da Praça, havia o prédio do antigo Senado Estadual e, um pouco recuado, a Faculdade de Direito da Cidade, a Escola Politécnica. Seguindo pela avenida Joana Angélica, se chegava rapidamente ao Colégio da Bahia. Era assim um local de grande confluência estudantil e de novidades na cidade. Em 1937, outra construção se tornou marco na cidade, o prédio da Secretária da Segurança Pública em linhas arrojadas e impondo força à Praça da Piedade. Ficava o prédio da Segurança Pública, na rua Direita da Piedade, que era ligação com a rua do Salete, nome do respeitado colégio que a rua abrigava. Aliás, os nomes das ruas e avenidas da cidade obedeciam à lógica popular de dar nome pelo acidente geográfico ou a presença de algum patrimônio material na rua ou avenida. No período de estudo a Prefeitura tenta rebatizar essas localidades, mas a boca popular continuava a manter as denominações antigas. No plano cultural, essa atitude da população da cidade, pode ser entendida como outra resistência à modernidade.

Finalizando a nossa discussão sobre a imagem da cidade, vamos à Praça 15 de Novembro, chamada pelo povo de Terreiro de Jesus, e assim até hoje denominada e conhecida na cidade. Para se chegar ao Terreiro, o visitante, vindo da Praça Castro Alves, ou toma a Rua Rui Barbosa ou segue pela festejada “*rua Chile conduz à praça Municipal, enquadrada de grandes edifícios; o Palácio do Governo do Estado, inteiramente reformado, depois do incêndio de 1912, a Câmara Municipal, debaixo de*

⁵⁰⁹Arquivo Histórico Municipal. Coleção Renato Berbet de Castro.. Pasta 033. Postal 0580.

*cujas decorações e revestimentos modernos se advinha o antigo paço colonial, a Biblioteca Pública, a Imprensa Oficial*⁵¹⁰.

Depois de passar pelo paço municipal, centro do poder estadual e municipal da cidade e transpor a sede do poder Judiciário que ficava na Misericórdia e passar pela sempre reformada Praça da Sé, chegava-se ao Terreiro ou Praça 15 de Novembro em homenagem à modernidade republicana.

Essa Praça que constituía um quadrilátero, era um bastião do tradicionalismo baiano. Todos os elementos materiais da tradição estavam representados naquele espaço. A Catedral, a Igreja de São Domingos, São Pedro dos Clérigos (que não pode ser vista no postal), ao fundo a Igreja de São Francisco, o Cruzeiro de São Francisco e, margeando todo o lado direito de quem chega pela Praça da Sé, a Faculdade de Medicina da Bahia. Esse cartão postal de Salvador era centro de grande visitação de estrangeiros e nacionais que chegavam a Bahia. A curiosidade sobre a antiga Faculdade de Medicina, a Catedral e, sobretudo a igreja de São Francisco que pela sua decoração e entalhes era sempre buscada pelo visitante.

Vimos, também, no início desse capítulo, que era um local de grande número de pedintes que incomodavam os visitantes e feria de morte o orgulho da imprensa baiana, no interesse de construir uma imagem favorável da cidade.

Segue uma representação do Terreiro de Jesus, local de forte imagem de uma cidade colonial. Pelas igrejas lado a lado como também pelo seu casario. Ao centro o chafariz da antiga companhia do Queimado que, durante décadas, abasteceu a cidade do Salvador. O que quebra o monopólio colonial da imagem é a presença dos bondes que aparecem de forma discreta, ao lado da Praça.

⁵¹⁰ Idem. p.45.



511

Para o Pequeno Guia Turístico da Cidade do Salvador “*a rua do Saldanha, cortando outras estreitas e sombrias da cidade de Tomé de Souza... Esse Terreiro testemunha das cenas da catequese, foi, durante a época colonial, nos séculos XVII e XVIII, a praça das touradas e cavalhadas*”⁵¹².

O chafariz, no centro, também era a representação de uma cidade abastecida pelos aguadeiros e de pena d’água para os poucos afortunados da cidade. A modernidade do postal está na presença da energia elétrica e nos bondes que já nessa época era uma modernidade superada. A Faculdade de Medicina que tão nobremente lutou pela República e pela prática da medicina urbana, na Primeira República, se encolheu durante a Era Vargas e não teve o mesmo vigor modernista de outros tempos, caindo no tradicionalismo. A Politécnica e o curso de engenharia civil, como também a Faculdade de Direito, no beco do Senado, foram agentes mais atuantes da modernidade, principalmente a primeira que forneceu grande número dos conferencistas da I Semana de Urbanismo e os Prefeitos da cidade que foram José Americano da Costa, Durval Neves da Rocha e Elísio Lisboa Carvalho, todos engenheiros.

O Poder público, a imprensa e a indústria cultural, de forma sincronizada ou não, procuraram construir uma nova imagem para a cidade do Salvador e, ao mesmo tempo,

⁵¹¹Arquivo Histórico Municipal Coleção Renato Berbet de Castro. Pasta 001. Postal 01190.

⁵¹² Pequeno Guia Turístico da Bahia. Small tourist’s guide for Bahia. Prefeitura Municipal da Cidade do Salvador. p.48.

não associar a cidade de uma representação colonial e dominada pelos atavismos e superstições.

A I Semana de Urbanismo de 1935 foi um marco nesse objetivo de pensar Salvador para a máquina e, dessa forma, liquidar com a representação da cidade sem regras e regida unicamente pela tradição. A criação do padrão da modernidade da máquina criava esperanças de uma cidade para todos, ainda que apresentasse contradições. Luta permanente dos habitantes da cidade.

Considerações Finais.

O projeto da modernidade da máquina na cidade do Salvador não foi concluído com o fim da Era Vargas, ele continuou transformando a cidade para atender cada vez mais ao fluxo dos automóveis. Novas e largas avenidas de vale foram pensadas e, entre o final dos anos cinquenta e o início da década de setenta, foram executadas obras para expandir o sistema viário da cidade e interligar novos bairros grã-finos e afastar de novo as classes populares do centro da cidade. Outro centro da cidade da Bahia foi criado e organizado em razão do tráfego para as máquinas automotivas.

A sociabilidade urbana foi ampliada com a chegada de novos agentes sociais e a maior integração do Brasil entre as regiões intensificou o desencanto da cidade antiga. Ao mesmo tempo, Salvador passou a conhecer, nos anos cinquenta, o impacto da indústria do petróleo que construiu a Refinaria Landolfo Alves, conhecida como Mataripe em 1953.

A força dessa organização industrial no Recôncavo, outrora área de produção de alimentos para a capital da Bahia, transformou mais uma vez as relações sociais e econômicas da cidade do Salvador e do Estado. A cidade passou a fazer uma opção pela verticalização da sua moradia e especializou os seus moradores para áreas cada vez mais distantes dos antigos distritos ou freguesias como eram chamados no século XIX.

O pensamento urbanístico, materializado na EPCUS com todos os seus problemas de execução, produziu resultados, ainda que parciais, na transformação futura da cidade. Ao mesmo tempo, novos refinamentos sociais com a maior comunicação da cidade com outros centros e a definição de Salvador como cidade turística passou a produzir um novo desenho na antiga cidade. As ruas antigas e seus calçamentos, o casario do século XVIII e XIX, os baluartes e igrejas constituíram-se em atrativos turísticos. O imperativo era conservar, ao menos os seus aspectos exteriores.

Essa modernidade que desejou um padrão de serviços públicos para todos os seus moradores encontrou enorme dificuldade de se implantar na cidade da Bahia como também não conseguiu distribuir os bens públicos como: água tratada, esgoto, iluminação, ruas calçadas e moradia digna e ainda aumentou a segregação de grande parte de sua população que passou a habitar as cumeadas, as encostas e a maré como única forma de sobrevivência em uma cidade que não olhava para as classes populares.

O povo de Salvador tão resistente e bravo não se rendeu e continua na sua ação transformadora, clamando e lutando com as armas que possui, ora no enfrentamento aberto com as suas organizações populares, construindo bairros, mantendo tradições, inventando sabores e organizando as festas, ora na dissimulação fingindo-se de morto para continuar a sobreviver.

Aprendeu a pensar como as classes dominantes e passou a dar um “jeito” de burlar as regras jurídicas e sociais. A racionalidade jurídica ficou como exercício de retórica e os planos urbanísticos, e foram vários, passaram a ser instrumentos de negociação política para barganhar voto e prestígio. Essa sagacidade é uma magia que a modernidade não conseguiu destruir. E, como dizia Jorge Amado, a magia da cidade da Bahia está em seu povo.

FONTES.

Comissão do Plano da Cidade do Salvador. Conferencias. Salvador, Cia Editora e Gráfica da Bahia, 1935.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Sinopse Estatística do Estado da Baía. N. 4. Rio de Janeiro, Serviço Gráfico do IBGE, 1942.

Relatório da Associação Comercial da Bahia de 1930 a 1945.

Boletins da Associação Comercial da Bahia 1932 a 1944.

Relatório do Engenheiro Civil José Americano da Costa. Prefeito Municipal de Salvador Exercício 1932-1935. Bahia, 1938.

Relatório Apresentado ao Dr. Landolfo Alves de Almeida, Interventor Federal na Bahia, Pelo Eng. Civil Durval Neves da Rocha.(1938-1940). Bahia, 1940.

Relatório Apresentado ao Dr. Landolfo Alves de Almeida, Interventor Federal na Bahia, Pelo Eng. Civil Durval Neves da Rocha.(1940-1941). Bahia, 1942.

Relatório Apresentado Exmo sr. General Renato Onofre Pinto Aleixo, pelo Eng. Civil Elisio de Carvalho Lisboa.(1943). Bahia Imprensa Vitória, 1944.

Relatório Apresentado Exmo sr. General Renato Onofre Pinto Aleixo, pelo Eng. Civil Elisio de Carvalho Lisboa.(1944). Bahia Imprensa Vitória, 1945.

Relatório Apresentado ao Sr. Presidente da República Getúlio Dorneles Vargas por Landolfo Alves de Almeida. Interventor Federal no Estado da Bahia. Bahia Imprensa Oficial, 1943.

Relatório Apresentado ao Sr. Presidente da República Getúlio Dorneles Vargas pelo General Renato Pinto Aleixo. Interventor Federal no Estado da Bahia. Bahia Imprensa Oficial, 1945.

Relatório Dos Serviços Realizados na Navegação Baiana. Execução de 1938. Bahia Tipografia Naval, 1939.

Relatório Dos Serviços Executados em 1935. Departamento Nacional de Portos e Navegação. Rio de Janeiro, Gráfica dos Correios e Telegráficos, 1936.

Relatório Dos Serviços Executados em 1936. Departamento Nacional de Portos e Navegação. Rio de Janeiro, 1937.

Relatório Dos Serviços Executados em 1937. Departamento Nacional de Portos e Navegação. Rio de Janeiro, 1938.

Relatório Dos Serviços Executados em 1938. Departamento Nacional de Portos e Navegação. Rio de Janeiro, A Gráfica, 1939.

Relatório Apresentado ao Exmo Prefeito José Americano da Costa pelo Sr. Genebaldo Sampaio Figueiredo. Exercício de 1935. Limpeza Pública. Bahiaviços Executados em 1938. Departamento Nacional de Portos e Navegação. Rio de Janeiro, A Gráfica, 1939. Chefe do Governo Provisório República dos Estados Unidos do Brasil. Ministério do Estado das Relações Exteriores ano de 1930. 1º Volume, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1934.

Rotary Internacional. Rotary Club da Bahia. Bahia, A Graphica, 1936.

Salvador, Prefeitura Municipal de. Órgão Central de Planejamento. EPUCS. Uma Experiência de Planejamento Urbano. Salvador, 1976.

Pequeno Guia Turístico da Cidade do Salvador. Prefeitura Municipal da Cidade do Salvador. Março de 1949.

Serviço Rodoviários No Estado da Bahia. No 5º Congresso Nacional de Estradas e Rodagens. Bahia Imprensa Oficial do Estado, 1933.

Trabalhos do Primeiro Congresso Regional de Medicina da Bahia. Salvador, Cia Editora e Gráfica da Bahia, 1937.

Jornais

Jornal A Tarde. Janeiro a Março e Setembro a Dezembro de 1935

Jornal A Tarde. Janeiro a Março e Setembro a Dezembro de 1936

Jornal A Tarde. Janeiro a Março e Setembro a Dezembro de 1937

Jornal A Tarde. Janeiro a Março e Setembro a Dezembro de 1938

Jornal A Tarde. Janeiro a Março e Setembro a Dezembro de 1940

Jornal A Tarde. Janeiro a Março e Setembro a Dezembro de 1941

Jornal A Tarde. Janeiro a Março e Setembro a Dezembro de 1942

Jornal Imparcial. Janeiro a Março e Setembro a Dezembro de 1935

Jornal Imparcial. Janeiro a Março e Setembro a Dezembro de 1936

Jornal Imparcial. Janeiro a Março e Setembro a Dezembro de 1937

Jornal Imparcial. Janeiro a Março e Setembro a Dezembro de 1940

Jornal Imparcial. Janeiro a Março e Setembro a Dezembro de 1941

Jornal Imparcial. Janeiro a Março e Setembro a Dezembro de 1942

Jornal Imparcial. Janeiro a Março e Setembro a Dezembro de 1945

Diário de Notícias. Janeiro a Março e Setembro a Dezembro de 1935

Diário de Notícias. Janeiro a Março e Setembro a Dezembro de 1936

Diário de Notícias. Janeiro a Março e Setembro a Dezembro de 1937

Diário de Notícias. Janeiro a Março e Setembro a Dezembro de 1940

Diário de Notícias. Janeiro a Dezembro de 1941

Arquivo Público do Estado da Bahia. Documentação:

1- Guia da S.V.O.P

- I- Abaixos Assinados datas limites 1942-1948 ordem cronológica unidade 1 notação 2564.
- II- Atas de tomadas de conta – data limite 1938-1949 notação 2564
- III- Contratos para construção para a construção de pontes, para fornecimento de locomotivas, pavimentação de estradas de rodagem Amaralina – Itapuã. Data limite 1947-1952. Notação 2566.
- IV- Exposição de motivos sobre conclusão das obras do Hospital Sta Terezinha e. Ordem cronológica 1938- 1952. Notação 2566/13.
- V- Inquéritos administrativos . OC- 1943-1949, Notação 2568/17
- VI- Inventários dos bens de água e esgoto. OC 1943-1945, notação 2568/18
- VII- Memórias dos funcionários do SAE. Da viação Baiana do S. Francisco. Fornecedores de lenha e outros. OC- 1938-1952. Notação 2569/24.
- VIII- Notificação de reclamações contra os serviços de água e esgoto. OC- 1943-1944, notação 2569/26
- IX- Orçamento para construção e reforma de prédios e pontes. OC- 1947-1952, notação 2573/29
- X- Orçamento para construção de prédios e pontes. OC- 1941-1949. Notação 2573/30
- XI- Processo de anulação de decretos formulados pela Cia de Energia Elétrica da Bahia. OC 1943-1943. N 2577/40.
- XII- Processos de construção de prédios. OC 1940-1949. N2577/44
- XIII- Processo sobre desapropriação de prédios, pontes e terrenos. OC 1939-1949. N 2578/46
- XIV- Processos referentes a metas Cia de Energia Elétrica da Bahia. OC1945-1948. N2579/49
- XV- Processo referente a reclamação sobre abastecimento de água. OC 1948-1948. N 2579/52
- XVI- Regulamentos dos serviços industriais do Estado. OC 1944/1947. N 2582/65
- XVII- Estudos sobre o consumo de energia elétrica. OC 1940-1940. N 2606/165.
- XVIII- Quadro demonstrativo das fábricas da Bahia. OC 1939-1939. N. 2609/190.
- XIX- Dossier sobre abastecimento de energia elétrica. OC 1948-1951. N 2618/226
- XX- Relação de penas de água gratuita. OC1947/1947. N 2630/287.

2- Secretária do Interior e Justiça.

- I- Fundo/ Grupo – Secretária de Justiça. Série Declarações do Governador Góes Calmon, sobre sua atuação política administrativa. Datas Limites 1900-1930. N. 3445/67.
- II- Fundo/grupo – secretaria de justiça/ gabinete do secretário. Série – decretos sobre a comutação de penas de sentenciados. Unidade 2, data limite 1911-1942. Notação 3445/68
- III- Secretaria de Justiça/gabinete do secretário. Série decreto que constitui o corpo de professores secundários do Estado. Data limite 1939, N.3445/68
- IV- Secretária de Justiça. Decreto de utilidade pública Centro Automobilista da Bahia. Unidade 2. Data limite 1942-1947, Notação 3448/71.

- V- Secretaria de Justiça. Mandado de Segurança. Unidade 2. Data limite 1939-1950. N 3452/107.
- VI- Processo sobre cobrança de aluguel. Unidade 2. Data Limite 1932, N. 3460/147.
- VII- Processo sobre a desapropriação de prédio á avenida sete. Unidade 1. Data limite 1939. Notação 3460/148.
- VIII- Processo de fatos ocorridos na Penitenciária do Estado Da Bahia e SEAM. Unidade 2. Data limite 1939-1946. N. 3461/154.
- IX- Proposta para contrato de iluminação elétrica da Cidade do Salvador. Unidade 2. Data limite 1896-1908. N 3463/174.
- X- Processos sobre a desapropriação de terras na capital. Unidade 1. Data limite 1945, N. 3473/259.
- XI- Secretária de Justiça/ Diretoria Geral de Saúde Pública. Série. Inquérito contra enfermeiro e maquinista da Assistência Pública. Unidade 2. Data limite 1918-1932. N. 3688/987.
- XII- Secretária de Justiça/Diretoria Geral de Saúde. Série. Foguista do Hospital de Isolamento, multa contra proprietário do estábulo nas quintas das beatas e processos sobre denúncia contra a fábrica de charutos. Unidade 3 .Data limite 1919-1934. Notação 3689/997.
- XIII- Secretária de Justiça/ Diretoria Geral de Saúde Pública. Série. Relatórios dos trabalhos os dezoito distritos sanitários. Unidade 48. Data limite 1912-1924. Notação 3696/1028.
- XIV- Inventário o procedido na Assembléia Legislativa por ocasião do Golpe de 10 de novembro de 1937. Unidade 1 datas limites 1937, notação 3471/241.

SEÇÃO REPUBLICANA: Documentação da Secretaria da Segurança Pública do Estado da Bahia

- 1- Fundo/grupo/subgrupo. Série auto de corpo de delito. CX 46 data limite 1890-1943. Pacot 1
- 2- Fundo/grupo delegacia policial primeira circunscrição policial. Série inquérito policial. CX 42. Datas limites 1889-1943. Pacot 2.
- 3- Fundo Gabinete do secretário/ SÉRIE / Ficha individual do sentenciado/ ficha crime ou contravenção/ caixa: 21, data limite 1936-1941/ pacot 1/ cx 22/ data limite 1941-42/pacot 4/ cx. 23/ data limite 1942/43/pacot 4/ cx. 24/data limite 1943/43/pacot 3/ cx.25/data limite1944/46/pacot 4.cx. 26, data limite 1948/51, pacot 4.
- 4- FUNDO / Delegacia auxiliar/ série: registro de casas comerciais/ cx. 41, data limite 1921/943, pacot 1.
- 5- FUNDO/ Delegacia de jogos e costumes/ SÉRIE: auto de interrogatório/ cx. 41/ data limite 1940/1951, pacot 1
- 6- FUNDO: Delegacia policial: 1ª Circunscrição policial/ SÉRIE: inquérito policial: cx. 42/ data limite 1889/1943/pacot 2.
- 7- FUNDO: Departamento de Transito: SÉRIE: Ficha de acidente/ cx. 44, data limite 1926/46/ pacot/1.
- 8- FUNDO: Força policial do estado da Bahia/ SÉRIE: auto de corpo de delito/cx. 46, data limite 1890/43/ pacot 1
- 9- FUNDO: Gabinete do Secretário/ SÉRIE: Dossiê/Louco Sentenciado/ cx. 1, data limite 1897/938/ pacot 1
- 10- FUNDO: Delegacia de ordem política e social/SÉRIE: prontuário/cx. 3/data limite 1891/941/ pacot 1.
- 11- FUNDO: Penitenciária/SÉRIE: balanço/ cx. 53/ data limite 1905/1938/ pacot 2

- 12- Delegacia Policial da 1ª Circunscrição Conflitos entre jogadores de Foot- Bool. Caixa 1 maço 1 1897/1939.
- 13- Delegacia da Capital caixa 2 maço 2 1890/1945.
- 14- Frente Universitária Democrática da Bahia caixa 5 maço 1 1890/1946.
- 15- Paroquias conflito entre católicos x protestantes caixa 6 maço 2 1890/1945.
- 16- União dos condutores de carroças da Bahia caixa 8 maço 3 1890/943.
- 17- Administrativos entre outros fechamento de núcleos partidários caixa 14 maço 3 1906/1943.
- 18- Baixa instrução funcionamento de carnaval caixa 14 maço 3 1906/1943.
- 19- Manifestação trabalhista. Caixa 15 maço 1 1895/1943.
- 20- Decreto lei limite o funcionamento das festas dançantes caixa 15 maço 2 1940/1945.
- 21- Relação de estrangeiros que cometeram delitos em Salvador. Caixa 15 maço 2 1940/1945.
- 22- Movimento criminal caixa 27 maço 2 1938/1940. Caixa 28 maço 1 1941/1946. Caixa 28 maço 2 1945/46
- 23- Crime localizado no Jornal A Tarde caixa 38 maço 1 1936/1944
- 24- Cassino Tabarris caixa 40 maço 2 1935/1947.
- 25- Abuso de toques de atabaques caixa 41 maço 3 1940/1951.
- 26- Candomblé caixa 42 maço 1 1932/1943.
- 27- Departamento de policia de transito ficha de acidente caixa 43, maço 3 1927/1945.
- 28- Cx. 40 Pc1. Policia Preventiva. Delegacia Auxiliar Correspondência. 1942-1945. Trás várias fichas de acidente de trabalho na Cia do Carris da Bahia. Série completa.
- 29- Cx.41 pc-03 .

Autos criminais.

Ano 1935			
ESTANTE	CAIXA	DOC	NATUREZA
195	15	12	Atropelo
201	02	03	Contravenção
198	28	03	Defloramento
192	8	02	Estupro
214	73	01	Lesões Corporais
209	40	01	Furto
209	40	05	Furto
222	08	02	Peculato

Ano 1936			
ESTANTE	CAIXA	DOC	NATUREZA
9	319	10	Bigamia
203	256	09	Lesões Corporais
29	1056	18	Infanticídio
202	04	04	Subversão
199	78	05	Defloramento
197	16	01	Atropelo

Ano 1937			
ESTANTE	CAIXA	DOC	NATUREZA
195	27	3	Homicídio
213	107	11	Lesões Corporais

213	107	9	Lesões Corporais
209	46	6	Furto
191	16	5	Calunia /Injúria
24	852	2	Arrombamento

Ano 1938			
ESTANTE	CAIXA	DOC	NATUREZA
191	22 (ou21)	17	Injúria /calunia
158	5	60	Petições
193	85	6	Homicídio
198	33	3	Defloramento
197	20	3	Atropelo

Ano 1939			
ESTANTE	CAIXA	DOC	NATUREZA
195	29	1	Homicídio
198	35	8	Defloramento
192	5	2	Incêndio
192	9	3	Estupro
209	52	8	Furto
191	12	17	Injúria
191	1	9	Suicídio

Ano 1940			
ESTANTE	CAIXA	DOC	NATUREZA
222	1	1	Rapto
205	30	19	Contravenção
202	3	9	Dano.
213	103	10	Lesões Corporais
192	10	4	Estupro
198	38	4	Defloramento

Ano 1941.			
ESTANTE	CAIXA	DOC	NATUREZA
28	1027	18	Lesões
204	90	11	Defloramento
222	10	11	Busca e Apreensão
222	1	3	Rapto

Ano 1942			
ESTANTE	CAIXA	DOC	NATUREZA
15	526	16	Queixa crime
191	5	2	Injúria

Ano 1943			
ESTANTE	CAIXA	DOC	NATUREZA
199	44	8	Defloramento
213	126	5	Lesões
213	126	3	Lesões
208	67	10	Furto.
208	98	4	Furto
191	01	01	Injúria
222	01	17	Economia popular

Ano 1944			
ESTANTE	CAIXA	DOC	NATUREZA

28	1027	16	Lesões
191	9	9	Injúria
191	9	14	Injúria
208	69	6	Furto
194	35	2	Homicídio

Ano 1945			
ESTANTE	CAIXA	DOC	NATUREZA
191	1	2	Injúria
191	9	17	Injúria
27	996	13	Homicídio Jequié
222	1	6	Economia popular
9	319	13	Homicídio

Arquivo Histórico Municipal.

- 1- Administração- 4 caixas pesquisadas.
- 2- Fiscalização. 8 caixas pesquisadas
- 3- Urbanismo e Cadastro- 8 caixas pesquisadas.
- 4- Obras Públicas. 11 caixas pesquisadas.
- 5- Máquinas e Construções. 5 caixas pesquisadas.
- 6- Iluminação e Viação - 4 caixas pesquisadas
- 7- Limpeza Pública e Particular. 12 caixas pesquisadas.
- 8- Coleção Renato Berbert de Castro. Fotos e Cartões Postais.

Referências bibliográficas.

- ABREU, Jaime da Cunha Gama e. *Zoneamento das Cidades*. In: COMISSÃO DO PLANO DA CIDADE DO SALVADOR. “Semana de Urbanismo”. Conferências. Bahia: Graphica da Bahia, 1937
- _____. *Tráfego Urbano*. In: COMISSÃO DO PLANO DA CIDADE DO SALVADOR. “Semana de Urbanismo”. Conferências. Bahia: Graphica da Bahia, 1937
- AMADO, Jorge. *Bahia de Todos os Santos*. São Paulo, Martins, 1945.
- BENEVOLO, Leonardo. *História da Cidade*. São Paulo, Perspectiva, 2001.
- _____. *A cidade e o arquiteto*. São Paulo, Perspectiva, 2001.
- BENJAMIN, Walter, *Rua de Mão Única*. São Paulo, brasiliense, 2000.
- _____. *Charles Baudelaire um Lírico no Auge do Capitalismo*. São Paulo, brasiliense, 1989.
- _____. *A Modernidade e os Modernos*. Rio de Janeiro, Tempo Brasileiro, 2000.
- BERMAN, Marshall. *Tudo que é Sólido Desmancha no Ar*. São Paulo, Cia das Letras, 1986.

- BORGES, Maria Eliza Linhares. *História e Fotografia*. Belo Horizonte, Autêntica, 2005.
- BRANDÃO, Darwin e SILVA, Mota. *Cidade do Salvador*. São Paulo, Cia Editora Nacional, 1958.
- BURKE, Peter.(org.) *A Escrita da História*. São Paulo, UNESP, 1992.
- _____. *A Escola dos Annales*, São Paulo, UNESP, 1991.
- CALVINO, Italo. *As Cidades Invisíveis*. São Paulo, Cia das Letras, 1990.
- CAPELATO, Maria Helena. *O Estado Novo: O que Trouxe de Novo?* In: FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucília de Almeida Neves. *O Brasil Republicano: O tempo do nacional-estatismo*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2003.
- CARDOSO, Ciro F. e VAINFAS, Ronaldo. *Domínios da História*. Rio de Janeiro, Campus, 1997.
- CARDOSO, Fernando Henrique. *Dos Governos Militares a Prudente - Campos Sales* In: FAUSTO, Boris. *História Geral da Civilização Brasileira*. São Paulo, DIFEL, 1985. Tomo III. VOL 1.
- CARNEIRO, Edison. *Candomblés da Bahia*. Rio de Janeiro, Civ. Brasileira, 1978
- CARVALHO, José Murilo. *Os Bestializados*. São Paulo, Cia das Letras, 1987.
- CASTELLS, Manuel. *A Questão Urbana*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1983.
- CAVALCANTE, Berenice. STARLING, Heloisa Maria Murgel. EISENBERG, José. (org). *Decantando a República - Retrato em Branco e Preto da Nação Brasileira*. Volume 2. Rio de Janeiro: Nova Fronteira. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2004.
- _____. *Decantando a República – A Cidade não mora mais em mim*. Volume 3. Rio de Janeiro: Nova Fronteira. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2004.
- CERTEAU, Michel. *A Invenção do Cotidiano*. Petrópolis, Vozes, 1999.
- CHOAY, Françoise. *O Urbanismo*. São Paulo, Perspectiva, 2003.
- COSTA, Emília Viotti da. *Da Monarquia à República: Momentos Decisivos*. São Paulo, Brasiliense, 1987.
- COSTA, José Lourenço. *Uma Cidade Errada e uma Cidade Certa*. In: COMISSÃO DO PLANO DA CIDADE DO SALVADOR. “Semana de Urbanismo”. Conferências. Bahia: Graphica da Bahia, 1937
- _____. *Propaganda do Urbanismo*. In: COMISSÃO DO PLANO DA CIDADE DO SALVADOR. “Semana de Urbanismo”. Conferências. Bahia: Graphica da Bahia, 1937

COSTA, Veríssimo Gomes da. *Contribuição ao Estudo da Higiene da Rua*. Salvador, Tipografia do Comércio, 1925.

FALCÃO, João. *O Partido Comunista que Eu Conheci*. Rio de Janeiro, Editora Civilização Brasileira, 1988.

FAUSTO, Boris. *Crime e Cotidiano*. São Paulo, Brasiliense, 1984

_____. *A Revolução de 1930*. São Paulo, Brasiliense, 1987.

FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucilia de Almeida Neves(orgs). *O Brasil Republicano*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2003.

FOUCAULT, Michel. *Microfísica do Poder*. Rio de Janeiro, Graal, 1986.

FREYRE, Gilberto. *Sobrados e Mucambos*. Rio de Janeiro, Livraria José Olímpio Editora, 1977. Tomo 2.

FRÓES, Heitor Prager. *Monumentos, Musesu, Arquivos e Belas Artes – Índice de civismo, de cultura e de progresso*. In: COMISSÃO DO PLANO DA CIDADE DO SALVADOR. “Semana de Urbanismo”. Conferências. Bahia: Graphica da Bahia, 1937.

FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1985.

GARCIA, Nelson Jahr. *Estado Novo: Ideologia e Propaganda Política*. São Paulo, Loyola, 1982.

GIDDENS, Anthony. *As Conseqüências da Modernidade*. São Paulo, Unesp, 1991.

GOMES, Ângela Maria de Castro. “Confronto e Compromisso no Processo de Constitucionalização (1930-1935).” In FAUSTO, Boris. *História Geral da Civilização Brasileira*. São Paulo, DIFEL 1983. Tomo III volume 3.

HAROUEL, Jean-Louis. *História do Urbanismo*. São Paulo, Papirus, 1990.

JOLY, Martine. *Introdução à Análise da Imagem*. Campinas, Papirus, 1996.

LANDES, Ruth. *Cidade das Mulheres*. Rio de Janeiro, Ed. UFRj, 2002.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. *Uma Cidade na Transição Santos: 1870-1913*. São Paulo, Hucitec, 1996.

LEAL, Geraldo da Costa. *Perfis Urbanos da Bahia*. Salvador, Gráfica Santa Helena, 2002.

LE CORBUSIER. *Por uma Arquitetura*. São Paulo, Perspectiva, 2004.

_____. *Planejamento Urbano*. São Paulo, Perspectiva, 2000.

_____. *Urbanismo*. São Paulo, Martins Fontes, 1992.

_____. *Princípios de Urbanismo (Carta de Atenas)*, Barcelona, Caracas, México, Editorial, Ariel. 1979.

- LE GOFF, Jacques. *Por Amor às Cidades*. São Paulo, UNESP, 1998.
- LEFEBVRE, Henri. *A Revolução Urbana*. Belo Horizonte, UFMG, 1999.
- _____. *A Cidade do Capital*. Rio de Janeiro, DP&A, 1999.
- _____. *O Direito à Cidade*. São Paulo, Moraes, 1991.
- LEOPOLDI, Maria Antonieta P. *A Economia Política do Primeiro Governo Vargas(1930-1945): a Política Econômica de Turbulência*. In: FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucilia de Almeida Neves. *O Brasil Republicano: O tempo do nacional-estatismo*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2003.
- LIMA, Paulo Costa(org.). *Quem Faz Salvador*. Salvador, Ufba, 2002.
- LINHARES, Maria Yedda.(coordenadora). *História Geral do Brasil*. Rio de Janeiro, Campus, 1990.
- LIRA, José Tavares Correia. *Modernidade e Economia do Morar no Recife(1930-1964)*.In: SAMPAIO, Maria Ruth Amaral de. (org). *A Promoção Privada de Habitação Econômica e a Arquitetura Moderna, 1930-1964*. São Carlos, RiMa, 2002.
- LUHMANN, Niklas. *Sociologia do Direito I*. Rio de Janeiro, Edições Tempo Brasileiro, 1983.
- LYNCH, Kevin. *A Imagem da Cidade*. São Paulo, Martins Fontes, 1999.
- MAIO, Marcos Chor e CYTRYNOWICZ Roney. *Ação Integralista Brasileira: um movimento fascista no Brasil (1932-1938)* In: FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucilia de Almeida Neves. *O Brasil Republicano: O tempo do nacional-estatismo*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2003.
- MATTOSO, Kátia M. de Queirós. *Bahia: a cidade do Salvador e seu Mercado No Século XIX*. São Paulo, Hucitec, Salvador, SEC, 1978.
- MAURO, Frédéric. *O Brasil no Tempo de Dom Pedro II*. São Paulo, Cia das Letras, 1991.
- MELLO, Lúcia Guedes. *Sobradão*. Salvador, Omar G, 2002.
- MUMFORD, Lewis. *A Cidade na História*. São Paulo, Martins Fontes, 1991.
- NORONHA, E. Magalhães. *Direito Penal*. São Paulo, Saraiva, 1981.
- OLIVEIRA, Lúcia Lippi. *Sinais da Modernidade na era Vargas: Vida Literária, Cinema e Rádio*. In: FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucilia de Almeida Neves. *O Brasil Republicano: O tempo do nacional-estatismo*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2003.

OLIVEIRA, Milton da Rocha. *Urbanismo e sua Aplicação à Cidade do Salvador*. In: COMISSÃO DO PLANO DA CIDADE DO SALVADOR. “Semana de Urbanismo”. Conferências. Bahia: Graphica da Bahia, 1937

ORTIZ, Renato. *A Moderna Tradição Brasileira*. São Paulo, Brasiliense, 1999.

PERES, Fernando da Rocha. *Memória da Sé*. Salvador, Macunaína, 1974.

PINHEIRO, Eloísa Petti. *Europa, França e Bahia*. Salvador, EDUFBa, 2002

PINHEIRO, Paulo Sérgio. *Estratégias da Ilusão*. São Paulo, Companhia das Letras, 1991.

PINTO, Nelson de Almeida. *Segurança Pública e Incêndios*. In: COMISSÃO DO PLANO DA CIDADE DO SALVADOR. “Semana de Urbanismo”. Conferências. Bahia: Graphica da Bahia, 1937

PIRAGIBE, Vicente. *Consolidação das Leis Penais*. Rio de Janeiro, Livraria Editora Freitas Bastos, 1935.

REMOND, Rene. *O Século XIX*. São Paulo, Cultrix, 1997.

_____. *O Século XX*. São Paulo, Cultrix, 1997.

RIBEIRO, Maria Alice Rosa. *História sem Fim*. São Paulo, UNESP, 1993.

ROLNIK, Raquel. *O que é Cidade*. São Paulo, brasiliense, 1988.

_____. *A Cidade e a Lei*. São Paulo, Studio Nobel, 1997.

ROUANET, Sérgio Paulo. *Mal – Estar da Modernidade*. São Paulo, Cia das Letras, 1993.

SAMPAIO, Antônio Heliodoro. *Formas Urbanas: cidade ideal & cidade real contribuição ao estudo urbanístico de Salvador*. Salvador, Quarteto Editora, FAU/UFBa, 1999.

SAMPAIO, Consuelo Novais. *50 anos de Urbanização: Salvador da Bahia no século XIX*. Rio de Janeiro, Versal, 2005.

_____. *Poder e Representação*. Salvador, Assembléia Legislativa, 1992.

SAMPAIO, Lauro. *Indicador e Guia Prático da Cidade do Salvador – Bahia*. Salvador, Typographia Agostinho Barboza & C, 1928

SAMPAIO, Maria Ruth Amaral de. (org). *A Promoção Privada de Habitação Econômica e a Arquitetura Moderna, 1930-1964*. São Carlos, RiMa, 2002.

SIMAS, Américo Furtado de. *Sugestões para o Plano diretor da Cidade do Salvador*. In: COMISSÃO DO PLANO DA CIDADE DO SALVADOR. “Semana de Urbanismo”. Conferências. Bahia: Graphica da Bahia, 1937

SANTOS, Milton. *O Centro da Cidade do Salvador*. Salvador, Progresso, 1959.

- SANTOS, Mário Augusto da Silva. *A República do Povo*. Salvador, EDUFBA 2001.
- SENNETT, Richard. *Carne e Pedra*. Rio de Janeiro, Rocord, 2001.
- SINGER, Paul. *Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana*. São Paulo, Editora Nacional, 1977.
- SKIDMORE, Thomas. *Brasil: de Getúlio a Castelo*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1982.
- UZÊDA, Jorge Almeida. *A Cidade do Salvador diante da Tragédia: o caso do Taboão*. In: LIMA, Paulo Costa(org.). *Quem Faz Salvador*. Salvador, Ufba, 2002.
- _____. *A Morte Viguada: a Cidade do Salvador diante da Prática da Medicina Urbana 1890-1930*. Dissertação de Mestrada, digitada, FFCH-UFBA, 1992.
- _____.“ O Olhar de Higienista na Bahia de 1908”. In. Revista da Bahia Revista da Fundação Pedro Calmon. Número 9 dezembro de 2005. ISSN 1414 3887.
- VALADARES, José. *Beabá da Bahia*. Livraria Turística Editora, 1951.
- VASCONCELOS, Pedro de Almeida. *Dois Séculos de Pensamento sobre a Cidade*. Ilhéus, Editus, 1999.
- _____. *Salvador: Transformações e Permanências.(1549-1999)*. Ilhéus, Editus, 2002
- VELHO, Otávio Guilherme. *O Fenômeno Urbano*. Rio de Janeiro, Zahar, 1967.
- VELLOSO, Mônica Pimenta. *Os Intelectuais e a Política cultural do Estado Novo*. In: FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucilia de Almeida Neves. *O Brasil Republicano: O tempo do nacional-estatismo*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2003.
- VERGER, Pierre. *O Centro Histórico de Salvador. 1946-1952*. São Paulo, Corrupio 1989.
- _____. *Retratos da Bahia. 1946- 1952*. Salvador, Corrupio, 1990.
- WEBER, Max. *Economia e Sociedade*. Brasília, Editora UNB: São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 1999. Volume I.
- WHITE, Edmund. *O Flâneur*. São Paulo, Cia das Letras, 2001.
- WEFFORT, Francisco. *O Populismo na Política Brasileira*. Paz e Terra, 2003.