

PELAS VIAS, PELAS VEIAS: CARNAVAL, CIDADE E URBANISMO EM SALVADOR

Adele Sá Martins Belitardo¹

Resumo: Este artigo propõe lançar algumas questões e provocações sobre atravessamentos entre carnaval, urbanismo e cidade, em Salvador, Bahia, a partir do contexto de criação e surgimento do trio elétrico, em 1951, especialmente no que concerne às determinadas transformações urbanísticas reverberadas pelo objeto do automóvel no espaço físico e usos sociais da cidade. Desconfia-se que o espaço urbano, em suas diversas características e aspectos, para além de palco dos festejos, constitui uma importante camada para o entendimento do carnaval, inclusive em suas transformações e distintas constituições, percebendo uma série de aproximações entre ambos ao longo de suas histórias, sobretudo nos discursos e conjunturas hegemônicas de ambos.

Palavras-chave: história, carnaval, urbanismo, cidade, Salvador.

Abstract: This article proposes to release some questions and provocations about intersections between carnival, urbanism and the city, in Salvador, Bahia, grew out of the context of creation and emergence of the "trio elétrico", in 1951, especially to facts that pertain to certain urban transformations reverberated by the object of the automobile in the physical space and social uses of the city. It is suspected that the urban space, in its various characteristics and aspects, additionally to the stage of the festivities, constitutes an important layer for the understanding of the carnival, including its transformations and distinct constitutions, perceiving a series of approximations between both along their histories, especially in the hegemonic's discourses and conjunctures of both.

Palavras-chave: history, carnival, urbanism, city, Salvador.

¹ Arquiteta e Urbanista, Mestranda em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP)
E-mail: adelebelitardo@gmail.com

INTRODUÇÃO

O carnaval é uma festa popular marcada profundamente pelas ruas e demais espaços públicos da cidade. Teóricos como Mikhail Bakhtin (2010), em seus estudos sobre esses festejos na Europa durante a Idade Média e Renascimento, coloca que o carnaval estaria intimamente associado a um momento libertário e coletivo de apropriação das ruas e praças públicas da cidade pelo povo. O historiador Felipe Ferreira (2004), em sua narrativa sobre o carnaval (ou carnavais) brasileiro(s), aponta que, historicamente, esta seria uma festa de caráter tipicamente urbano, contando com a participação ativa das mais variadas camadas da população nas cidades. Assim, para além de um palco banal dos festejos ou um plano de fundo passivo e alheio aos acontecimentos momescos, os espaços da cidade, sobretudo em sua dimensão pública, política e coletiva, mas também física, urbanística e morfológica, são essenciais para o entendimento dessa festa.

Em Salvador, as relações e atravessamentos tecidos entre essas duas dimensões, a da cidade e a do carnaval, são complexos e estão inseridos numa ampla conjuntura de discussões e acontecimentos, constituídos sobre ambos ao longo dos anos. As variadas configurações das manifestações carnavalescas sugerem que as estruturas dessa festa popular parecem estar, de distintas maneiras, relacionadas às conjunturas e lógicas espaciais da cidade e do urbanismo, onde, por exemplo, grandes reformas e transformações urbanas, assim como a inserção de novos objetos na cidade, para além das alterações físicas no espaço, parecem atravessar muitos dos desdobramentos dos festejos. Assim, Salvador, em suas muitas facetas, constitui-se numa protagonista crucial para o entendimento de seu carnaval, inclusive no que diz respeito às suas modificações e diferentes conformações ao longo do tempo, sendo possível perceber que, muitos momentos de mudanças em ambas as dimensões, também parecem estar articulados e dialogando, de alguma forma, entre si.

A partir do contexto de criação e surgimento do trio elétrico, em Salvador, em 1951, esse texto propõe colocar em discussão algumas relações entre carnaval, cidade e urbanismo, nesse momento, investigando possibilidades narrativas a partir desse entrecruzamento de questões, sobretudo pensando em que medida elas se relacionam, especialmente nos discursos e conjunturas hegemônicos de ambos. Entende-se que o

trio elétrico, um automóvel tecnicamente modificado à circular pelas ruas da cidade, em sua relação com o espaço urbano, por um lado profana uma determinada ordenação e lógica urbanística e carnavalesca hegemônica, ao dela se apropriar e "abrir possibilidades [... para se] fazer um uso particular" (AGAMBEN, 2007, p.66) e, por outro, que o carnaval, ao mesmo tempo em que desordena determinadas práticas de cidade e questiona determinadas ordenações urbanísticas, também se apropria de espaços e elementos modernos caros à esse período histórico.

Assim, em que medida, através da figura do trio elétrico, somos capazes de apanhar relações e tensões entre cidade, urbanismo e carnaval, entre dimensões de ordenamento e de subversão dessa ordem, abordando as transformações espaciais e de determinadas práticas urbanas, caras à esse momento histórico? Em que medida esses territórios de Salvador, mobilizados pelo carnaval, em suas características, também se inserem num discurso mais amplo, atravessado por uma série de disputas histórica e espacialmente referidas sobre determinadas regiões e formas carnavalescas, onde questões urbanísticas são fundamentais para entender a relação dessa festa com a cidade, como e onde essas celebrações estariam ocorrendo, e quais se tornaram hegemônicas no contexto da festa?

A rua, para além de sua materialidade e questões projetuais e urbanísticas, como espacialidade viabilizadora de fluxos, circulação e de mobilidade, pode ser abordada enquanto espaço de socialização, de encontro, de afetos, de fazeres, de imprevistos, abrigando as mais heterogêneas atividades e apropriações. Em seu caráter dinâmico, momentâneo e sempre em movimento - afinal é a morada de *Exu*², que guarda seus caminhos e encruzilhadas - a rua configura-se como elemento comum na cidade, compartilhada de diferentes maneiras entre seus habitantes, em suas mais distintas práticas e ocupações possíveis. E são nos percursos e nas práticas urbanas (CERTEAU, 2014), no ir e vir ordinário de seus caminhos, no seu *rebuliço* cotidiano, que esse emaranhado de ruas, em sua materialidade e seus usos, constituem e produzem a cidade.

² Divindade de origem iorubá. Orixá do movimento, da comunicação e dono dos caminhos (SIMAS *et al*, 2020, p.189)

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

Festas populares, como o carnaval, costumam estar intimamente relacionadas ao uso das ruas, praças e logradouros urbanos de maneira distinta do habitual, a cidade podendo ser apropriada e experimentada coletivamente pela população, em circunstâncias diferenciadas de suas práticas cotidianas. Para muitos, esse momento é tido como libertário - um ritual - uma inversão e oposição a uma ordem urbana e social estabelecida, e a um cotidiano repressor e hierárquico (BAKHTIN, 2010; DAMATTA, 1997). No entanto, é possível observar que, ainda assim, esse período festivo não deixa de reproduzir, em diversos aspectos, problemáticas estruturais persistentes na sociedade em geral. O sociólogo Roberto DaMatta (1997) irá colocar que:

No carnaval, embora exista um local especial para os desfiles das escolas de samba³, a “rua”, tomada em seu sentido mais genérico e categórico, e em oposição à “casa” (que representa o mundo privado e pessoal), é o local próprio do ritual. Assim, o universo espacial próprio do carnaval são as praças, as avenidas e, sobretudo, o “centro da cidade” que, no período do ritual, deixa de ser o local desumano das decisões impessoais para se tornar o ponto de encontro da população (DAMATTA, 1997, p.56).

Ao apropriar-se da rua, em seu sentido e entendimento mais amplo, e também em suas muitas possibilidades, o carnaval a transforma, "num movimento próprio [...] onde o mundo urbano fica demarcado para o carnaval" (DAMATTA, 1997, p.115), que lhe concede outros usos que, muitas vezes, transgridem suas atividades habituais. Nesse sentido, essas transgressões carnavalescas entram em conflito com modos outros de

³ O autor, enquanto carioca, irá pontuar especificamente esse tipo de comemoração carnavalesca, no entanto abordamos a colocação em sentido mais amplo, entendendo que a relação com o carnaval de Salvador também seria possível.

produção da cidade, sendo tensionadoras do urbanismo em muitas de suas práticas e discursos hegemônicos, e também em seu caráter disciplinador do espaço.

Se, para uma determinada vertente do pensamento urbanístico moderno funcionalista, de bastante notoriedade nas primeiras décadas do século XX, a cidade deve estar em ordem, com alta produtividade e cumprindo adequadamente suas funções (LE CORBUSIER, 2009), o urbanismo foi considerado um dos instrumentos fundamentais de manutenção e garantia para tal, pretendendo conter impulsos e acasos, tentando pacificar e manter em disciplina seus mais variados aspectos. Desta forma, a experiência festiva conjunta, na ambiência urbana, emerge como elemento de desequilíbrio possível, o que, muitas vezes, ocasionou em esforços de domesticação das festas populares e na higienização, ou até eliminação, de seus locais de ocorrência⁴ (SUDRÉ, 2010).

Salvador, a partir de finais do século XIX, passou por um grande processo de modernização urbana⁵ e de crescimento populacional. Nesse período, com a chegada de novos modelos e bens de consumo, atrelados a um imaginário estético, higiênico⁶, de mobilidade e fluidez, ocorre uma série de mudanças na cidade, com implicações significativas em suas ruas, como a implantação das primeiras linhas de bonde, a canalização de rios, a construção de novas avenidas e calçamentos, assim como de redes de esgoto, a instalação de chafarizes, passeios, elevadores hidráulicos, novos edifícios públicos e iluminação das ruas à gás, que insinuam alguns parâmetros modernos que começavam a operar na produção urbana, nesse momento (SAMPAIO, 1999). Muitas dessas modificações estavam relacionadas à melhorias da circulação na cidade,

⁴ No contexto carnavalesco, ressalta-se a construção do Sambódromo da Marquês de Sapucaí, projeto do arquiteto moderno Oscar Niemeyer, no Rio de Janeiro, em 1984, no qual verifica-se uma tendência de ordenamento da festa, deslocando-a do espaço público das ruas, onde, eventualmente, outras participações e conformações seriam possíveis.

⁵ É importante pontuar uma aproximação entre essas reformas urbanas e a lógica carnavalesca que começava a operar em terras baianas no período, com a perseguição e paulatino desaparecimento da festa do entrudo, relacionada, especialmente, ao antigo tecido urbano e arquitetônico colonial da cidade.

⁶ A questão sanitária foi um grande argumento de transformações nesse período. É interessante pontuar, no contexto atual da pandemia da Covid-19, a relação de reformas urbanas com epidemias e crises sanitárias, onde o historiador Kenneth Frampton coloca que “essas epidemias tiveram o efeito de precipitar reformas sanitárias e pôr em prática algumas leis mais antigas sobre a construção e a manutenção de conurbações urbanas” (FRAMPTON, 2008, p.14).

sobretudo entre a Cidade Alta e a Cidade Baixa, sendo a constituição de redes de serviços urbanos, sobretudo a de transportes, um grande desafio à época dadas às características morfológicas soteropolitanas, situada sobre uma grande escarpa e de topografia acidentada (JACQUES, 2014).

Historiadoras como Paola Jacques (2014) e Eloísa Pinheiro (2011) vão enfatizar a grande relevância desse tipo de modificação, empreendida na estrutura viária, perante outras alterações urbanas, o que levará a última a destacar a abertura da Avenida Sete de Setembro, obra emblemática do governo de José Joaquim Seabra, no início da década de 1910, como o grande símbolo urbanístico soteropolitano deste século. Interligando a praça Castro Alves ao Farol da Barra, a Avenida é resultante do alargamento e integração de diversas ruas e vielas e também da demolição de relevantes edifícios, vindo a funcionar como conector fundamental entre o Centro Antigo da cidade e os novos bairros que surgiam ao sul, de melhor infraestrutura urbana, como o Campo Grande, a Graça e a Barra, ocupados, majoritariamente, pelas classes mais abastadas (PINHEIRO, 2011).

E em meio a essas mudanças e à inserção de novos objetos na cidade, provocando muitas transformações, o primeiro automóvel chegou em Salvador no início do mesmo século, ocasionando o que Pinheiro chamará de uma “nova revolução dos transportes” (PINHEIRO, 2011, p.202). E em prol de sua melhor fluidez e acomodação, seriam empreendidas diversas transformações na cidade e suas dinâmicas urbanas, mesmo que para isso fosse necessária a demolição de parte de sua estrutura pré-existente, como, por exemplo, na construção da Avenida Sete de Setembro. E para além das modificações físicas na estrutura urbana e no que diz respeito à mobilidade da cidade, esse objeto também se associou a outras dimensões sócio-culturais, sendo símbolo de *status* e se associando ao poderio econômico de seus respectivos donos (TEIXEIRA, 2010).

Em 1935 ocorrera a “I Semana de Urbanismo” e em 1942 fora criado o Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade de Salvador (EPUCS)⁷, acontecimentos

⁷ O Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade de Salvador (EPUCS) foi criado com intuito de elaborar um plano diretor para a cidade. Sob a coordenação do engenheiro Mário Leal Ferreira possuía uma equipe multidisciplinar - além de engenheiros, também dele participaram arquitetos, advogados, médicos, botânicos, historiadores, topógrafos e fotógrafos. Foi a partir do EPUCS que a cidade passou a ser vista na sua totalidade, tanto nos aspectos do zoneamento e saneamento, como no do sistema viário. O

que podem ser vistos como pontos de inflexão na forma de pensar e gerir a cidade, com o estabelecimento de ideais, pensamentos e práticas modernas no campo da arquitetura e do urbanismo, que aos poucos, tentavam alterar as feições da capital baiana. A partir de 1950, num contexto de redemocratização do país, após o fim do Estado Novo (1937-45) e da Segunda Guerra Mundial (1939-45), Salvador passará por um grande processo de industrialização e urbanização, que trarão profundas repercussões na cidade, com o aumento significativo de sua massa populacional, inclusive em termos de concentração em relação ao estado e, conseqüentemente, de adensamento e extensão de sua malha urbana (SAMPAIO, 1999).

E após essa série de acontecimentos, sobretudo a criação e atuação do EPUCS, é possível notar um planejamento urbano, em Salvador, pautado em estudos e planos de zoneamento e expansão da cidade derivados a toda uma corrente do urbanismo moderno que privilegiava justamente a dimensão da circulação. É significativa a presença de inúmeras avenidas nesses projetos, sobretudo as avenidas de vale, pensadas de acordo com a topografia acidentada soteropolitana, de vales e cumeadas, e relacionadas aos rápidos deslocamentos e circulação da cidade, especialmente na escala e para a fluidez do automóvel (FERNANDES, 2014). E nessa conjuntura, é possível vislumbrar a afirmação de um entendimento outro da *rua*, sobretudo com as diversas obras de alargamento e construção de avenidas, tensionando sua dimensão de sociabilidade, encontros e afetos, ao entendê-la, funcional e fundamentalmente, enquanto espacialidade viabilizadora de fluxos e de mobilidade.

E nesse momento de ebulição de transformações urbanas que operavam em Salvador, seu carnaval, sobretudo nas celebrações empreendidas pelas classes sociais mais abastadas, e mais destacadas pela mídia e pelos poderes públicos, também vinha sofrendo modificações importantes, apropriando-se inclusive, e cada vez mais, de alguns desses novos componentes do espaço urbano. Desde as primeiras décadas do

escritório foi responsável por uma série de reformas importantes na cidade, nesse período (SAMPAIO, 1999).

século XX, expressões carnavalescas como os desfiles dos clubes carnavalescos⁸ e dos cursos de automóveis⁹, muito populares entre determinada parcela da população no período, não somente se associaram às novas ruas e avenidas, mas suas próprias apresentações e arranjos, em cortejos e desfiles que passavam organizados, também se aproximam de configurações e dinâmicas circulatórias habituais da cidade, como o trajeto dos automóveis e dos bondes elétricos que, cotidianamente, percorriam esses espaços.

Os locais escolhidos para esses desfiles eram os que, neste momento, se consolidavam como os mais valorizados comercial e socialmente de Salvador, também se relacionando às áreas de moradia das classes mais abastadas, num momento em que a cidade já apresentava segregações e concentrações sócio-espaciais distintas em seu espaço urbano (PINHEIRO, 2011). Muitos foram palco de importantes reformas urbanas, como a Avenida Sete de Setembro, a Rua Chile e a Rua Carlos Gomes, com mudanças como o alargamento de suas vias, sendo dotados de infraestrutura diferenciada, como melhor iluminação e passeios, por eles passavam linhas de bondes elétricos e eram os destinos preferidos das classes mais abastadas em seu cotidiano comum e em suas comemorações carnavalescas, sugerindo, não somente uma relação de pertencimento e identificação desses indivíduos com esses espaços, incluídos em seus momentos de festejo e lazer (MAGNANI, 2003), mas também uma certa tentativa de afirmação de poder dessa população por meio da apropriação simbólica de determinadas ruas.

Também é notável não somente a presença de veículos nessas celebrações, mas também, de certa forma, um dado protagonismo concedido a esses objetos durante o carnaval, sobretudo no que diz respeito à ocupação do espaço da rua. Sejam os ornamentados carros alegóricos dos clubes carnavalescos ou os automóveis enfeitados dos desfiles dos cursos, é possível vislumbrar que esses novos objetos que,

⁸ Criados em finais do século XIX, os clubes carnavalescos eram compostos, majoritariamente, por jovens ligados à burguesia comercial da época e costumavam realizar desfiles nas ruas e bailes privados em suas sedes ou em grandes teatros da cidade, como o Teatro São João e o Polyteama Baiano (MIGUEZ, 1996).

⁹ A prática, que se populariza na década de 1930, consistia no desfile de carros nos quais as famílias desfilavam e se exibiam fantasiadas, atirando lança-perfume, confetes e serpentinas sobre a população, de dentro do espaço privilegiado de seus automóveis em movimento. Era comum que famílias de menor poder aquisitivo alugassem carros para desfilar no carnaval, denunciando o status que era concedido a essa atividade (UZÊDA, 2006).

paulatinamente, permeavam a cidade, o cotidiano e imaginário da vida urbana, para além de sua dimensão enquanto meios de transporte, passam a ter grande destaque nas transformações espaciais e usos sociais da cidade, inclusive se associando à uma festa popular como o carnaval. Ademais, através da mediação de carros e pela separação física proporcionada pelo interior do automóvel, a altura e exclusividade de seus ocupantes e o caráter de espetáculo dos desfiles (MIGUEZ, 1996), esse formato também garantia um certo distanciamento entre possíveis protagonistas da festa e o público espectador, que, muitas vezes, se apertava nas bordas das avenidas para ver os carros passarem.

Porém, ironicamente, no carnaval, em Salvador, um automóvel irá, de certa forma, provocar a tomada das vias urbanas por um público dançante e festivo, em seus caminhos tortuosos e desviantes, engolido pela multidão. É nesse contexto, após uma série de reformas urbanas que, em sua maioria, privilegiaram o transporte individual sobre pneus que, em 1951, um elemento “com dimensões de uma verdadeira revolução” (MIGUEZ, 1996, p. 87), surgirá em Salvador e irá transformar profundamente as bases do carnaval baiano: o trio elétrico. A façanha de entrar pelo meio do curso na Rua Chile, a bordo de um veículo Ford 1929 e tocando instrumentos musicais sonoramente amplificados (GÓES, 1982), da “Dupla Elétrica”¹⁰ Dodô e Osmar, provocará um momento de inflexão fundamental na história do carnaval nesta cidade, principalmente em suas premissas, proposições e efeitos sócio-espaciais.

Ao adentrar pelo meio do curso, inserindo-se numa prática carnavalesca típica das populações de maior poder aquisitivo, o trio elétrico, em sua nova forma de "orientar" o carnaval, profanará (AGAMBEN, 2007) determinadas ordenações da festa e da cidade empreendidas por essa população, circulando pelas ruas da cidade. Como o automóvel, em relação a determinadas práticas urbanas, ele também tensionará uma série de práticas empreendidas no carnaval e sua relação com Salvador. Segregações e hierarquias sócio-espaciais, vigentes de maneira mais expressiva nos carnavais

¹⁰ A dupla era conhecida na época como a “Dupla Elétrica” (GÓES, 1982) pela inventividade nos sons em suas apresentações, que incluíam instrumentos artesanalmente fabricados pelos amigos. Dentre eles, destaca-se o “pau elétrico”, precursor da guitarra baiana, criado pela dupla ainda na década de 1940. Com a inclusão, no ano posterior, de mais um músico para os desfiles carnavalescos, a “Dupla Elétrica” adotou o título de “Trio Elétrico” e assim, poucos anos após sua criação, em seu ar de novidade e “forma nova de carnaval” (VELOSO, 1977, p.91), começaram a surgir, em Salvador, uma série de “trios elétricos”, expressão que se consagraria como sinônimo do veículo.

anteriores, serão tensionadas por esse novo formato de festa, especialmente no que diz respeito à apropriação das ruas da cidade, por parte da multidão, provocada por essa nova invenção que, se por um lado, afirmava-se como experiência de maior caráter popular e massivo, por outro silenciava expressões que não sobreviveriam à sua potência multitudinária, técnica, estética, sonora e visual. Deste modo, o trio elétrico, nesse momento, assim como a própria conjuntura carnavalesca, podem ser abordados enquanto desestabilizadores de lógicas dominantes no contexto dos fazeres da cidade, do urbanismo e da própria festa.

Em 1969, Caetano Veloso irá cantar que "atrás do trio elétrico só não vai quem já morreu"¹¹, insinuando sua grande popularidade nesse momento. Ouvindo a música, somos capazes de perceber a heterogeneidade de vozes e outros ruídos que atravessam a musicalidade da guitarra, numa multiplicidade de sons e acontecimentos que se dão no espaço da rua, atrás do trio. Nesse sentido, o trio elétrico, para além de sua dimensão de objeto físico, e mesmo simbólico, é entendido enquanto adensador de outras discussões e transformações consideradas fundamentais e que vai, aos poucos, concentrando as atenções do carnaval soteropolitano, inclusive em termos espaciais. A frequência e popularidade de outras comemorações serão tensionadas pela presença cada vez maior no espaço da rua (MIGUEZ, 1996), que se torna objeto de desejo e de disputa, das mais diferentes classes sociais, ocasionando numa sistematização cada vez maior de percursos, horários e locais desses desfiles, por parte dos poderes públicos, numa tentativa de maior organização e centralização dos festejos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta breve elaboração, em seu caráter de aproximação inicial e ensaístico, e, de certa forma, também provocador, mas não por isso leviano ou de pouca importância, não tem como pretensão esgotar ou dar conta das infinitas possibilidades relacionais entre carnaval, urbanismo e a cidade de Salvador, entendendo que essas dimensões são muito mais complexas e formadas por diversas outras camadas para além do que aqui foi exposto. Mas, assumindo de antemão essa incompletude, o texto tenta tecer algumas

¹¹ "Atrás do trio elétrico" foi lançada por Caetano Veloso em 1969, quando o trio já se consolidava nacionalmente.

das muitas leituras possíveis e lançar uma discussão entre essas dimensões, numa tentativa do cotejamento e aproximação das questões.

A escolha da abordagem de determinadas expressões carnavalescas e regiões da cidade, em Salvador, não pretende insistir numa construção histórica canônica ao redor das mesmas, mas justamente entender em que medida elas se associam, se atravessam e se permeiam, vislumbrando uma iluminação recíproca que parece emanar entre ambas, inclusive em suas construções, de certo modo, hegemônicas nos discursos urbanos da cidade e no carnaval. Entende-se que as espacialidades urbanas de Salvador, em diversos aspectos, constituem uma dimensão essencial para o entendimento de seu carnaval e de suas possibilidades, da mesma forma em que essa festa também denuncia, em muitos de seus usos, práticas e apropriações, como a vida social e urbana, em seu dinamismo, se relaciona com esses espaços.

Para pensar, por exemplo, o trio elétrico, em Salvador, na década de 1950, é importante entender de que maneira esse fenômeno foi possibilitado, dentre muitas outras razões e elementos, de natureza técnica, sonora e estética, por determinadas conjunturas espaciais da cidade. Foi pelas ruas soteropolitanas recém-alargadas, com infraestruturas diferenciadas, projetadas e construídas num contexto urbanístico notadamente rodoviarista, com transformações pautadas na escala e para a fluidez dos automóveis, muito distinto do tecido urbano do Centro Antigo colonial, que ele circulou, arrastando consigo uma multidão de corpos dançantes que ocuparam essas espacialidades, nesse momento histórico.

Não se pretende, com esse texto, reiterar uma mitificação construída ao redor da figura do trio elétrico ao longo das últimas décadas, nem de invisibilizar outras expressões, igualmente importantes e constitutivas do carnaval de Salvador, como os cordões e os afoxés, mas entender justamente de que meio emerge o trio elétrico, a que outras dinâmicas urbanas e carnavalescas ele se associa, para entender também sua grande visibilidade e tensionar o discurso hegemônico que tende a colocá-lo como um "catalizador de diferenças sociais" (GÓES, 1982, p.21). Assim, se por outro lado o trio elétrico profanou, subverteu e se apropriou de determinadas ordens hegemônicas, sobretudo no que tange ao urbanismo, compreendido em sentido amplo, por outro,

posteriormente, tornou-se hegemônico, apreendido numa lógica que também invisibilizou uma série de outras expressões.

Assumindo que, ao abordarmos a cidade enquanto um lugar de experimentação, um produto cultural em constante transformação, entendemos que a cultura urbana “permite uma compreensão mais complexa e integral tanto da cidade como da própria cultura” (GORELIK, PEIXOTO, 2019, p.17). Assim, em Salvador, de algum modo, as vias da cidade circulam pelas veias pulsantes da festa, e, pelas vias e pelas veias, cidade e festa caminharam juntas (ou será que brincaram carnaval?), numa relação de trocas e atravessamentos profundos, ao longo de suas histórias, constituindo as complexas camadas que formam e compõem a cidade de Salvador.

REFERÊNCIAS

- AGAMBEN, Giorgio. **Profanações**. São Paulo: Boitempo, 2007.
- BAKHTIN, Mikhail. **A cultura popular na Idade Média e no Renascimento: o contexto de François Rabelais**. São Paulo: Hucitec, 2010.
- CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano: artes de fazer**. Petrópolis: Editora Vozes, 2014.
- DAMATTA, Roberto. **Carnavais, malandros e heróis**. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.
- FERNANDES, Ana (org.) **Acervo do EPUCS: contextos, percursos, acesso**. Salvador: UFBA, 2014.
- FERREIRA, Felipe. **O Livro de Ouro do Carnaval Brasileiro**. Rio de Janeiro: Ediouro, 2004.
- GÓES, Fred. **O País do Carnaval Elétrico**. Salvador: Corrupio, 1982.
- GORELIK, Adrián; PEIXOTO, Fernanda Arêas (Org). **Cidades sul-americanas como arenas culturais**. São Paulo: Edições Sesc São Paulo, 2019.
- JACQUES, Paola et al. Salvador, cidade do século XX: a partir das memórias de Pasqualino Romano Magnavita. **Redobra**, Salvador, v.14, p.89-154, 2014.
- LE CORBUSIER. **Urbanismo**. 3.ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2009.

MAGNANI, José Guilherme. **Festa no Pedaco:** Cultura popular e lazer na cidade. São Paulo: Hucitec, 2003.

MIGUEZ, Paulo. **Carnaval Baiano: as tramas da alegria e a teia de negócios.** 1996. 237f. Dissertação (Mestrado em Administração) - Escola de Administração, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1996.

PINHEIRO, Eloísa. **Europa, França e Bahia:** difusão e adaptação de modelos urbanos (Paris, Rio e Salvador). 2 ed. Salvador: Edufba, 2011.

SAMPAIO, Antônio Heliodório. **Formas urbanas: cidade real & cidade ideal contribuição ao estudo urbanístico de Salvador.** Salvador: Quarteto Editora, 1999.

SANTOS, Milton. **O Centro da Cidade do Salvador: Estudo de Geografia Urbana.** 2 ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; Salvador: Edufba, 2008.

SIMAS, L. A.; RUFINO, L.; HADDOCK-LOBO, R. **Arruaças:** Uma filosofia popular brasileira. Rio de Janeiro: Bazar do Tempo, 2020.

SUDRÉ, Marcos Felipe. **A Festa e a Cidade:** Experiência coletiva, poder e excedente no espaço urbano. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - UFMG, Belo Horizonte, 2010.

SCHWARCZ, Lilia; STARLING, Heloisa. **Brasil: uma biografia.** 2 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2018

TEIXEIRA, Cid. **História do Petróleo na Bahia.** Salvador: EPP Publicações e Publicidade, 2010.

UZÊDA, Jorge. **O aguaceiro da modernidade na Cidade do Salvador 1935-1945.** 314f. Tese (Doutorado em História) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2006.

VELOSO, Caetano. **Alegria, Alegria.** 2.ed. Rio de Janeiro: Pedra Q Ronca, 1977.