

A CIVILIZAÇÃO IMPERFEITA: tópicos em torno da remodelação urbana de Salvador e outras cenas de civilidade, 1912-1916

Rinaldo Cesar Nascimento Leite*

Abstract – The article discusses the urban modernization of the city of Salvador (Bahia-Brazil), between 1912-1916. Making use of civilization categories, the author analyses some aspects of that process (especially the perceptions and expectations), and indicates the results obtained.

Introdução

Os jornais que circulavam em Salvador, na década de 1910, revelavam uma cidade pensada nos seus diversos aspectos e avaliada nos seus inúmeros problemas em termos comparativos aos elementos característicos da civilização e do progresso. Tudo que dissesse respeito à cidade se convertia (ou deveria converter-se) em objeto de civilização. Residia, assim, no íntimo de muitos soteropolitanos, a vontade de ver a capital baiana transformada em um exemplo expressivo do que as boas intenções modernizadoras poderiam fazer em uma cidade.

E em que consistia esse ideal civilizador? Era a aproximação aos modelos culturais europeus, nos seus aspectos mais abrangentes e variados, um dos principais fundamentos definidores da civilização e do progresso, termos, de certo modo, correlatos, abarcando um mesmo espectro de elementos. No momento da virada do século XIX para

* Professor de História na Universidade Estadual de Feira de Santana, Bahia, Brasil.

o XX, civilizar – não apenas em Salvador, mas, de um modo geral, na ideologia das elites brasileiras – era “ficar em pé de igualdade com a Europa no que se refere a cotidiano, instituições, economia, idéias liberais etc.”¹ Correspondia ao ideal das elites (cujos membros pareciam nutrir um forte “desejo de ser estrangeiros”)² para a sociedade brasileira, a realização “nos trópicos de uma civilização européia”.³

Na visão de certos segmentos sociais baianos, Salvador, que fora a primeira capital do país, uma das maiores cidades coloniais das Américas, o segundo centro urbano brasileiro durante o século XIX e, conforme se dizia, uma cidade que sempre estivera em plano destacado no cenário nacional, encontrava-se, então, em uma posição considerada como de atraso nos caminhos do progresso. Capitais menores, fosse em população, fosse em projeção política, econômica ou cultural, eram apontadas pela ação que empreendiam em prol do desenvolvimento e da civilização. Salvador se mantinha inerte, paralisada no tempo, conservando “lembranças dos tempos coloniais, resquícios memoriais das épocas de antanho”,⁴ isto tanto nos hábitos da população quanto nos aspectos materiais. Esse sentimento reflete-se claramente nos jornais do período:

“E quando ouvíamos, quando líamos, quando sabíamos o que é S. Paulo, o que é o Rio de Janeiro, o Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Pará, Amazonas, com suas avenidas extensas, suas ruas largas, seus edifícios elegantes, seus teatros, seus jardins, sua iluminação magnífica, para o gozo, o conforto, o bem-estar de todos da sua população, ricos e pobres, nós invejávamos o bom fado que há presidido a vida daqueles departamentos felizes do nosso país.”⁵

¹ HERSCHMANN, Micael & PEREIRA, Carlos A. M. “O imaginário moderno no Brasil”. In: ———. *A invenção do Brasil moderno: medicina, educação e engenharia nos anos 20-30*. Rio de Janeiro: Rocco, 1994, p. 12.

² SEVCENKO, Nicolau. *A literatura como missão: tensões sociais e criação cultural na Primeira República*. São Paulo: Brasiliense, 1995, p. 36.

³ PINHEIRO, Eloísa Petti. *Intervenções públicas na freguesia da Sé em Salvador de 1850 a 1920: um estudo de modernização urbana*. Dissertação de Mestrado, Salvador, Mestrado em Arquitetura e Urbanismo/UFBa, 1993, p. 16.

⁴ “Crianças aos cemitérios” (Editorial). *Diário de Notícias*, Salvador, 7 fev. 1912, p. 1.

⁵ “De móveis às costas” (Editorial). *Diário de Notícias*, Salvador, 15 jul. 1912, p. 1.

Se o Rio de Janeiro já havia conhecido com as obras do prefeito Pereira Passos, no princípio do século, a importância da atividade modernizadora; se São Paulo passava por transformações progressistas animadoras; se, de um modo geral, as capitais do Sul, e mesmo algumas do norte, se metiam nos percursos da civilização,⁶ somente em 1912, Salvador conheceu a mais concreta oportunidade de seguir os mesmos passos. A ascensão de J. J. Seabra ao governo do Estado, com seus projetos modernizadores da cidade, provocou expectativas promissoras quando ele deu início a várias obras de remodelamento. Os melhoramentos físicos, motor inicial de uma série extensiva de transformações que deveriam processar-se na cidade, estenderiam-se,

⁶ A urbanização e os melhoramentos materiais, enquanto aspirações modernizadoras, alastraram-se por diversas capitais do país, entre elas, Recife, Manaus, Belém, Porto Alegre, Fortaleza, Rio de Janeiro e São Paulo; acrescentando-se, ainda, a construção de Belo Horizonte em fins do século XIX. Ver SEVCENKO, op. cit., p. 29-41; SEVCENKO, Nicolau. *Orfeu extático na metrópole: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992; NEEDELL, Jeffrey. *Belle époque tropical: sociedade e cultura de elite no Rio de Janeiro na virada do século*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993, p. 55-73; RAGO, Margareth. *Do cabaré ao lar: a utopia da cidade disciplinar, Brasil, 1890-1930*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985; PINHEIRO, op. cit., p. 8-10; HAHNER, June. *Pobreza e política: os pobres urbanos no Brasil, 1870/1920*. Brasília: Edunb, 1993; BENCHIMOL, Jaime. *Pereira Passos: um Haussmann tropical: a renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1992; FERNANDES, Ana & GOMES, Marco Aurélio de A. Filgueiras. "Idealizações urbanas e a construção da Salvador moderna". In: FERNANDES, Ana e GOMES, Marco Aurélio de A. Filgueiras. *Cidade & História*. Salvador: UFBA/Fac. de Arquitetura, Mestrado em Arquitetura e Urbanismo; ANPUR, 1992, p. 53-68; PECHMAN, Sérgio & FRITSCH, Lilian. "A reforma urbana e seu avesso: algumas considerações a propósito da modernização do Distrito Federal na virada do século". *Revista Brasileira de História*. São Paulo: Marco Zero/ANPUH, 5 (8/9): 139-195, set. 1984/abr 1985; DAMASIO, Cláudia Pilla, "A construção e a imagem cidade-progresso em Porto Alegre na virada do século". In: SOUZA, Célia F. de & PESAVENTO, Sandra J. *Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano*. Porto Alegre: Ed. da Universidade/UFRGS, 1997, p. 147-155; GROSSI, Yonne de Souza. "Imaginário social na formação urbana brasileira". *Varia História*. Belo Horizonte: Departamento de História/UFMG, 12: 30-46, dez. 1993; LANNA, Ana Lúcia Duarte. *Uma cidade na transição, Santos: 1870-1913*. São Paulo: HUCITEC; Santos: Prefeitura Municipal de Santos, 1996.

paulatina e concomitantemente, para os serviços urbanos, a ordem urbana, a assistência pública, os hábitos e costumes da população, que, também, seriam melhorados. Desta forma, o implemento ativo das reformas urbanas verificadas na capital baiana a partir daquela data, acompanhado das mudanças nos demais aspectos, alimentou as esperanças de que a civilização fizesse aqui a sua entrada definitiva.

Resta-nos, portanto, ver como ocorreu e em que medida se deu a civilização, o progresso e a modernização da velha cidade do Salvador, um processo que não chegou a corresponder plenamente às expectativas suscitadas. Nesse texto, observaremos alguns aspectos do empreendimento civilizador em Salvador no que diz respeito às transformações materiais e dos hábitos, os quais foram vistos como elementos de uma nova civilidade, nem sempre praticada da forma ideal.

A ação civilizadora da remodelação: Salvador no contexto de Seabra

Salvador vivenciou, nos quarenta anos da Primeira República, seguidos impulsos de transformação urbana, sendo eles: 1^o) em 1906, relacionado ao início de obras no porto da cidade, com a construção de cais e armazéns, além da pavimentação de ruas vizinhas; 2^o) em 1910, calçamento de ruas e saneamento do bairro comercial, como preparo à comemoração dos cem anos da Associação Comercial; 3^o) entre 1912-1916, relativo às várias obras para alargamento de ruas, abertura de avenidas e construção de novos edifícios empreendidas no governo de J. J. Seabra; e 4^o) em 1924, com construção do bairro das Nações, em áreas conquistadas ao mar, na Cidade Baixa.⁷ Mas dentre todos os momentos listados, o mais significativo do ponto de vista da abrangência, o mais representativo da modernização demolidora, o mais assemelhado às transformações ocorridas no Rio de Janeiro, no momento de Pereira Passos, é sem dúvida aquele correspondente aos quatro anos do primeiro governo de José Joaquim Seabra no Estado

⁷ SANTOS, Mário Augusto da S. "Crescimento urbano e habitação em Salvador". *RUA (Revista de Arquitetura e Urbanismo)*, Salvador, 3 (4/5): 20-29, 1990, p. 22. Já FERNANDES & GOMES, op. cit., p. 58, concebem uma noção diferente do período de 1900 a 1920, que é visto por eles como um contexto único e fechado de modernização da cidade.

da Bahia, entre 1912-1916. Ele foi responsável por uma grande intervenção na cidade do Salvador, abrindo avenidas, alargando ruas, construindo novos edifícios públicos e reformando outros, bem como incentivando as edificações e as reformas particulares.

J. J. Seabra já havia passado por alguns cargos administrativos federais, possuindo, por isso, grande experiência. Ocupou a função de ministro no governo de Rodrigues Alves (1902-1906), exercendo o comando do Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Nesta ocasião, acompanhou de perto as reformas por que passava o Rio de Janeiro, na gestão do prefeito Pereira Passos. Foi, inclusive, personagem atuante nos episódios referentes à Revolta da Vacina de 1904, quando a tentativa de imposição da vacina obrigatória como forma de controlar as epidemias e melhorar as condições de salubridade da cidade (questões estas intimamente relacionadas aos melhoramentos físicos) desencadeou uma revolta generalizada entre a população, que manifestou rebeldemente o seu descontentamento com os rumos dados à modernização carioca.

Anos mais tarde, para assumir o governo da Bahia, Seabra teve que abandonar o cargo de ministro da Viação e Obras Públicas da presidência Hermes da Fonseca. Durante este exercício, conseguiu a reativação das obras do porto da cidade do Salvador realizada pelo governo federal, mas que se encontravam paralisadas. Essas obras, como o próprio afirma, foram aprovadas em 1906 devido à sua “intervenção” junto ao presidente Rodrigues Alves.⁸ Como plano complementar, deu início à reforma da cidade baixa, “onde a atividade mercantil”, assim se expressava, “à falta de espaço, se sentia oprimida, e o aspecto da estreita faixa ocupada entre a colina e o mar patenteava na conservação do passado, mais que atraso, os testemunhos formais de uma verdadeira decadência”.⁹ Para Seabra, agora administrando o Estado, era imprescindível a expansão das reformas. Na sua primeira mensagem à Assembléia Legislativa ele comentava:

“Estes melhoramentos devem ser estendidos a toda a capital, porque ponto de convergência de todas as atividades do Estado, em fácil comunicação com o litoral do país e os centros de civili-

⁸ Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 2ª sessão ordinária da 11ª legislatura pelo dr. J. J. Seabra Governador do Estado. Bahia: Secção de Obras da Revista do Brasil, 1912, p. 58-59.

⁹ *Ibidem*, p. 8-9.

zação exterior, onde, na Europa e na América do Norte, se acham os grandes mercados de sua exportação, não deve esta cidade continuar no abandono em que já se não encontram, mesmo entre nós, capitais de muito menor importância.”¹⁰

Segundo afirmava, sendo Salvador a cidade para a qual convergiam todas as atividades do Estado – certamente, refere-se aos diversos papéis que ela cumpre por se tratar de uma importante metrópole regional, concentrando funções administrativa, política, comercial e cultural –, e estando, ao mesmo tempo, bem articulada às civilizadas urbes européias e norte-americanas por causa das atividades comerciais, os melhoramentos eram extremamente necessários. Buscava-se, com isso, colocá-la ao lado das maiores cidades do país e do mundo, o que vem equivaler exatamente à pretensão de aproximar-se dos modelos em voga nos centros civilizados. Esta motivação, acompanhada por outras mais, ficou registrada no decreto nº 1109, de 25 de junho de 1912, que definia a abertura de crédito inicial para os primeiros trabalhos de remodelação da capital baiana. Pelo decreto, os melhoramentos justificavam-se como uma urgência higiênica e estética, bem como uma necessidade do progresso e da civilização que já eram notados em diversos estados do país e de outras nações:

“O Governador do Estado da Bahia, considerando a conveniência de serem realizados, sem prejuízo dos direitos e obrigações do Município desta capital, os melhoramentos materiais de que carece a cidade, no sentido, e como *obra de higiene e estética*, da abertura de algumas Avenidas;

Considerando também que se justifica, com a despesa de semelhante empreendimento [...], atendendo às grandes vantagens que resultam para o Estado da remodelação desta capital, como, à custa dos cofres federais, está sucedendo à área comercial da parte baixa da cidade, como aconteceu, no Rio de Janeiro, com a Avenida Rio Branco, construída pelo Governo Federal, e *tem acontecido em vários departamentos do país e em diversas nações por efeito de obras semelhantes, de influencia decisiva sobre o adiantamento, progresso e civilização das cidades em que as mesmas se fazem [...]*.”¹¹ (grifos do autor)

¹⁰ Ibidem.

¹¹ Leis do Poder Legislativo e Decretos do Poder Executivo do Estado da Bahia do Anno de 1912. Bahia: Typographia Bahiana, 1913, p. 51-53.

O incremento do comércio, o padrão civilizado de cidade, a higiene e a estética eram, enfim, as intenções de Seabra.

Além dessas motivações, havia uma outra razão expressiva para que Seabra realizasse as reformas: foi a necessidade de reconstrução de uma parte da cidade atingida por um bombardeio. Este ocorreu no dia 10 de janeiro de 1912, e foi realizado pelo Exército, que, a partir dos fortes de S. Marcelo (localizado na Baía de Todos os Santos) e do Barbalho, abriu fogo contra o palácio governamental, a Intendência, o Teatro S. João, a Biblioteca Estadual, o quartel da polícia, etc., situados no distrito da Sé, onde estava o centro administrativo da cidade. O bombardeio foi motivado pelas disputas internas na política baiana, onde se opunham situacionistas e oposicionistas (seabristas) pelo controle dos governos municipal e estadual. Os estragos que provocou foram grandes, sendo necessário recuperar os locais que foram por ele atingidos.¹²

O contexto de modernização de Salvador, representado pela gestão de Seabra, é importante pelas articulações existentes entre os diversos governos, o federal, o estadual e o municipal, em favor das reformas na cidade. Estas três esferas da administração pública realizaram obras paralelas de melhoramentos – atuando, por vezes, conjuntamente, e em outras ocasiões, articulando acordos que permitissem transferir as responsabilidades sobre as obras de uma para outra esfera. Na vasta zona da cidade atingida pela remodelação, cada qual assumia uma parte das reformas, que tinham então muitas obras em andamento.

O governo federal executava as obras do porto, com o aterramento de enormes áreas, construções de cais e armazéns. Incumbiu-se, também, de melhoramentos no Bairro Comercial, fazendo alinhamentos e alargamentos de ruas, e deveria construir uma avenida ligando a Cidade Baixa a Itapagipe.¹³

¹² Sobre o bombardeio de Salvador, ver uma explicação sintética em CARONE, Edgard. *A República Velha I: instituições e classes sociais*. São Paulo: Difel, 1988, p. 281-287; ou o trabalho mais detalhado de SÁ, José de. *O bombardeio da Bahia e seus efeitos*. Bahia: Diário da Bahia, 1918.

¹³ Informações sobre as obras federais encontram-se mencionadas nas Mensagens de 1912 (p. 53-55) e 1913 (p. 73-74). Como vimos, Seabra se julgava responsável, em boa medida, pela realização de tais melhoramentos, devido à sua atuação nos ministérios de Rodrigues Alves e Hermes da Fonseca.

O município encarregou-se de inúmeras obras, entre elas: o asfaltamento e o calçamento de vários trechos de ruas; o alargamento e a modificação de vias, a exemplo das ruas Chile, da Misericórdia e de São Pedro, localizadas nos distritos centrais da cidade; a construção de novos prédios, como “o edifício da Assistência [Pública], a capela da Ajuda, a Estação de Bombeiros”.¹⁴ E concomitantemente a essas obras, novos alargamentos, abertura de ruas (atingindo, especialmente, os distritos de São Pedro e Santana), projetos de ajardinamento (como o que foi pensado para o largo do Barbalho) eram estudados ou já tinham os seus planos aprovados pela Intendência e pelo Conselho Municipal. Havia, ainda, sob o auspício da Intendência, o projeto da construção de um Teatro Municipal, que deveria substituir o antigo Teatro São João, numa obra que iria deflagrar profundas transformações na praça Castro Alves.¹⁵

Era à Intendência da capital que cabia de fato a responsabilidade das reformas. Mas, a fim de que se possibilitasse fazer mais obras pela cidade, estendendo a área de alcance dos remodelamentos, a Intendência foi autorizada pelo Conselho Municipal, em maio de 1912, a entrar em acordo com o governo estadual para que este efetuasse outros melhoramentos na cidade. Desta forma, os encargos sobre algumas obras foram transferidos para o Estado, permanecendo o Município, no entanto, com o direito de fiscalizá-las e mesmo de nelas intervir se julgasse procedente.¹⁶ Esta articulação foi facilitada em razão de Seabra contar, no nível municipal, com a colaboração de Júlio Viveiros Brandão, intendente da capital, no período de fevereiro de 1912 a setembro de 1914, acertando com ele como deveriam ser encaminhadas muitas das obras de remodelação.¹⁷

¹⁴ Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 2ª sessão ordinária da 12ª legislatura pelo dr. J. J. Seabra Governador do Estado. Bahia: Secção de Obras da Revista do Brasil, 1914, p. 73.

¹⁵ *Diário de Notícias*, Salvador, 17 abr. 1912, p. 3; *A Tarde*, Salvador, 9 ago. 1913, p. 1.

¹⁶ *Diário de Notícias*, Salvador, 10 maio 1912, p. 1.

¹⁷ Júlio Viveiros Brandão administrou a cidade do Salvador na maior parte do período que durou a remodelação da cidade, mantendo uma relação de proximidade com Seabra. Em setembro de 1914, ele afastou-se da Intendência acusado pelos jornais de não deixar evidente como gastara o dinheiro de um empréstimo que deveria ser aplicado na remodelação da cidade. O jornal *A Tarde* fez uma ampla cobertura do caso, tendo feito as primeiras denúncias em abril de 1914. A acusação de desvio do dinheiro do município tornou-se, a partir de então, um tema constante

Depois de estabelecido este acerto, o governo do Estado começou a divulgar as suas obras. Uma das primeiras foi a decisão de iniciar a construção da avenida Sete de Setembro, que foi durante décadas a mais importante avenida de Salvador. No referido decreto nº 1109, de 25 de junho de 1912, definiu-se a abertura de crédito para o princípio da obra, bem como, estipularam-se os critérios das desapropriações, dos trabalhos de construção e das reconstruções que inevitavelmente se realizariam. O jornal *Diário de Notícias* anunciava o fato da seguinte forma:

“[...] O governo do Estado abriu o crédito inicial de 500 contos de réis para construir [...] uma avenida de 21 metros de largura com passeios de três metros, o qual, partindo da base da ladeira de São Bento e pelo eixo dessa rua, vá ter com alinhamentos retos e curvos, convenientemente concordados, ao Farol da Barra, atravessando as ruas de S. Pedro, Duarte, Piedade Mercês, Praça da Aclamação, canto do Passeio Público, lado do mar do Forte de S. Pedro, Campo Grande, Corredor da Vitória, ladeira da Barra e faixa do mar até o Farol, edificando-se no trecho entre o Passeio Público e o Campo Grande um jardim suspenso com vários terraços em níveis diferentes.”¹⁸

Vê-se que nos planos da avenida ficou, também, estabelecido – visando, possivelmente, compor a sua estética – o erguimento de um jardim suspenso em vários níveis.

A obra da avenida Sete era, sem dúvida, a mais importante definida pelo Estado neste contexto de remodelação. O impacto por ela provocado na paisagem, visto constituir uma intervenção radical em um extenso trecho da capital, somado aos enormes recursos nela investidos, definem esta importância. Concentrando a maior parte da sua atenção para este empreendimento, logo a avenida passou a ser conhecida como avenida do Governo, sendo esta a maneira pela qual era muitas vezes designada.

Além da avenida Sete de Setembro, mais duas vias de grandes dimensões foram planejadas pela administração de Seabra: a Avenida

nas manchetes deste jornal ao longo de vários meses. Somente com a deflagração da guerra na Europa, no mês de agosto, e as notícias sobre este acontecimento, o assunto deixou de ser central no noticiário.

¹⁸ *Diário de Notícias*, Salvador, 26 jun. 1912, p. 1.

Dois de Julho e a Estrada do Rio Vermelho a Itapoan.¹⁹ E entre construções, adaptações, consertos e reparações (este era o modo como estavam classificados os melhoramentos nas mensagens do governo) havia muitas outras obras em execução. Na mensagem apresentada no início do ano legislativo de 1914, Seabra citou aquelas que estiveram em andamento durante o ano de 1913:

“Novas *construções* – a Avenida Sete de Setembro, o Instituto de Higiene, a Imprensa Oficial, o primeiro quartel da Vila Policial do Estado, a parte central e segunda ala do palácio da residência do Governador da Bahia, a Garagem do antigo Passeio Público, a entrada do departamento do quartel de Cavalaria, o Museu-Escola, o Pavilhão de Ondina, o Pavilhão Kroepelin, o Pavilhão de Tuberculosos, estes dois a caso de residência do diretor, no Hospício S. João de Deus, as fachadas do Rosário, da Capela e do Convento das Mercês, o Palácio do Congresso, este, ainda, em alicerces. *Adaptações* – O Palácio do Governo, a praça Rio Branco, os muros e a instalação das gradarias da rua da Vitória, o novo Hospital de Mont’Serrat, as quatro enfermarias novas do Asilo S. João de Deus, o Parque e obras de saneamento deste Hospício. *Reparações* – na Penitenciária do Estado, no Quartel dos Aflitos, na Diretoria das Rendas, no Instituto Nina Rodrigues e no Desinfetório Central, além dos pequenos concertos...”²⁰

No momento em que transcorria a ação capitaneada por Seabra em prol dos melhoramentos urbanos da cidade do Salvador – aos quais se somavam as reformas tocadas pela Intendência e pela União – uma parcela significativa, supõe-se, dos moradores da capital manifestava-se bem receptiva à realização do empreendimento. E se a receptividade não foi de todo positiva, dir-se-ia, ao menos, que gerou um debate acalorado entre a população, onde se expunham as expectativas, as incertezas e os julgamentos em torno das obras planejadas ou daquelas que já estavam em andamento. Fato inconteste é que a remodelação se tornou um assunto recorrente nas mais diversas situações e lugares. Todos emitiam suas opiniões em relação a ela, que podiam ser favoráveis ou não. Este fato foi observado nos jornais, por exemplo, em junho de 1912, justo quando se noticiaram os primeiros projetos:

¹⁹ Uma terceira avenida, entre o Farol da Barra e o Rio Vermelho, também, fora realizada no período. Segundo a notícia da sua próxima inauguração, publicada no *A Tarde*, Salvador, 16 out. 1915, p. 1, ela fora da responsabilidade da Intendência.

²⁰ Mensagem de 1914, p. 72-73.

“Nos círculos políticos, nas rodas operárias, nas palestras entre comerciantes, no noticiário dos jornais diários, o tema quase sempre forçado é sobre melhoramentos da cidade. Comentários de toda a sorte pró e contra; exemplos belíssimos e exemplos funestos, a boa intenção de uns, a intenção duvidosa de outros, tudo surge, apaixonando seriamente a todos.”²¹

Ou:

Está na ordem do dia a remodelação desta capital.

Pelas ruas, nas esquinas, à mesa dos cafés ou dos restaurantes, à hora calma da sesta ou em meio aos tranquilos serões, a discussão quase que invariavelmente se prende aos celebrados melhoramentos, de que sem dúvida carece a cidade, a bem dos seus foros de civilizada, do seu renome, da sua posição entre as grandes capitães do Estado e, sobretudo a bem de seus habitantes.”²²

E pouco mais de um ano depois, quando já se tinha várias obras em andamento, prossegue o interesse, mas os melhoramentos passam a ser comentados a partir dos resultados que tinham alcançado:

“Não há quem não se interesse pelas remodelações, não há quem não acompanhe estudando, criticando, ‘dando uma nota’, as obras que se vão fazendo pelas ruas e praças da capital. Comenta-se o estalo, censura-se o desperdício de material, fala-se da morosidade dos trabalhadores, diz-se que ‘ficará bonito ou que será um aleijão’ e, assim, acompanha-se, cada um com o seu modo de ver, as obras da Avenida da Barra, da Ladeira de S. Bento, do Palácio Rio Branco etc.”²³

A primeira das citações sobre o interesse despertado pela remodelação refere-se em uma passagem a como este tema foi amplamente abordado nos jornais. Sem dúvida, encontravam-se nos periódicos incontáveis editoriais, notícias e matérias versando sobre o assunto, trazendo todos os tipos de comentários sobre os melhoramentos e manifestando diferentes estados de ânimo para com eles. Continuamente, reproduziam-se discursos civilizadores e modernizadores que exortavam à execução das obras e apresentavam muitas sugestões passíveis de serem seguidas, onde se identifica algum entusiasmo. Por

²¹ “Avenidas!” (Editorial). *Diário de Notícias*, Salvador, 13 jun. 1912, p. 1.

²² “Em torno dos melhoramentos” (Editorial). *Diário de Notícias*, Salvador, 25 jun. 1912, p. 1.

²³ *A Tarde*, Salvador, 4 nov. 1913, p. 1.

vezes, as abordagens eram assinaladas por um sentimento cético, caracterizado pela dúvida e incerteza sobre os rumos que poderiam ser tomados. Já em outras ocasiões, desenvolvia-se uma noção mais crítica, pontuada por reflexões nas quais eram apontadas as irregularidades e os inconvenientes decorrentes da remodelação.

Além de tudo isso, discutia-se o caráter parcial do empreendimento, visto que nele foram esquecidos ou relegados a um plano secundário alguns aspectos considerados fundamentais, quais sejam, a resolução dos problemas centrais da infra-estrutura e a elaboração de uma política social complementar à obra de civilização da cidade na sua dimensão material. Mas tais questões da infra-estrutura e da política social serão detalhadas mais adiante.

Voltemos agora à condição de receptividade ou entusiasmo que marcou o contexto da remodelação. Ela pode ser demonstrada nas manifestações “espontâneas” de alguns moradores da cidade ao responderem a uma *enquête* realizada pelo *Jornal de Notícias*, em junho de 1912, onde se perguntava: “De que é que a cidade mais precisa?”. Nos últimos dias marcados para o fim da *enquête*, tal foi a quantidade das respostas encaminhadas que duas colunas inteiras de uma das páginas do jornal chegaram a ser ocupadas. Encontram-se apontadas diversas carências existentes e uma variedade de sugestões para a cidade, que sinalizavam para a necessidade dos melhoramentos urbanos. Foram citados: o “saneamento geral e estético”; a “civilização”; as “ruas bem calçadas”; as “ruas largas e iluminadas”; a “demolição geral e imediata do Theatro S. João”; “uma avenida Beira-mar da praça Barão do Triunfo até a Barra”; o “progresso”; “avenidas, calçamento, edifícios”; a “arquitetura de um novo estilo moderno”; e mais uma extensa variedade de coisas.²⁴

No mês seguinte, o mesmo periódico fazia uma outra pesquisa, cuja questão agora colocada era: “Por onde deve ser feita mais uma nova avenida?”. Novamente, as sugestões se avolumaram, parecendo até que uma febre de avenidas animava o espírito de muitos moradores soteropolitanos. Se todas elas fossem ouvidas, seriam construídas avenidas em toda parte da cidade, interligando os seus mais diversos e

²⁴ Tem-se aí algumas das respostas à *enquête* realizada pelo *Jornal de Notícias*, no mês de junho de 1912, citadas por PERES, Fernando. *Memória da Sé*. Salvador: Macunáfma, 1974, p. 43-44. Ou ver *Jornal de Notícias*, edições dos dias 17, 18, 19, 20, 21, 22, 25 e 27 jun. 1912.

longínquos lugares, como Brotas, os subúrbios, toda a orla marítima da cidade, etc.²⁵ As respostas enviadas a tais pesquisas demonstravam, de certa forma, que não somente as reformas anunciadas seriam bem recebidas, como se tinha a expectativa da realização de muitas outras.

O entusiasmo, também, é notado nas ações particulares de reformas, construções e reconstruções de edifícios pela cidade. Seabra cita, por exemplo, as permissões concedidas a particulares para “cerca de 70 reconstruções e 447 construções, [...] muitas das quais autorizadas nos dois derradeiros meses de 1911”.²⁶ Algumas dessas obras concentravam-se na Cidade Baixa, nas imediações do Bairro Comercial, sendo certamente motivadas pela retomada das obras do porto, alguns meses antes de Seabra divulgar as suas próprias reformas. Mas como vimos, ele se dizia o responsável pelo reinício das obras do porto. Do mesmo modo, a Companhia de Melhoramentos da Bahia, uma das empresas responsáveis pelas obras remodeladoras, projetava erguer, por conta própria, dois grandes hotéis de primeira qualidade, dos quais se ressentia a cidade, numa flagrante demonstração de que se apostava nas perspectivas abertas pelos melhoramentos.²⁷

Em 1913, já eram noticiadas inaugurações e reinaugurações de estabelecimentos sob moldes modernos, em que se notavam a melhor estética e a maior qualidade nos serviços, tornando-se dignos, portanto, de uma cidade que se civilizava. E no breve espaço de um mês, três anúncios notificavam este tipo de acontecimento. O primeiro se referia a um café:

“Os senhores lembram-se, naturalmente, de uma casinha de duas portas que existiu há um ano passado [...] com o nome de ‘Café América’.

Era um restaurante digno da cidade ‘descivilizada’ de então, funcionando num pardieiro indigno. Afinal, veio a remodelação e o pardieiro foi condenado [...].

Pois é esse cafezinho de aldeia, que depois de amanhã abre as suas portas num dos palácios levantados, pela Santa Casa de Misericórdia, na rua Conselheiro Dantas. E agora o ‘América’ é tudo que se há de mais ‘chic’ de mais ‘avenida’; decoração finís-

²⁵ *Jornal de Notícias*, edições de 20 a 29 jul. 1912.

²⁶ Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 2ª sessão ordinária da 12ª legislatura pelo dr. J. J. Seabra Governador do Estado. Bahia: Secção de Obras da Revista do Brasil, 1913, p. 49.

²⁷ *Jornal de Notícias*, Salvador, 7 ago. 1912, p. 1.

sima, finíssimos mostruários, serviço parisiense de ‘garçons’ de jaqueta e outras cousas dignas da remodelação da cidade.”²⁸

Alguns dias após era uma confeitaria:

“O ‘Chalet Parisiense’, é uma das confeitarias mais conhecidas da cidade; com a remodelação, o prédio em que funcionava, ao Campo Grande, foi demolido para alargar a rua, mas o ‘Chalet’ não se resignou a desaparecer, sob as ruínas, e se instalou num bom prédio, no mesmo local.

Apenas, fechou-se à sua freguesia, por alguns dias, mas já amanhã abrirá as suas portas apresentando-se como uma das mais bem preparadas casas no seu gênero, além de ter instalado no primeiro andar de seu edifício um excelente salão de bilhar.”²⁹

Em seguida, o Hotel Paris, localizado entre a ladeira de S. Bento e praça Castro Alves, comunicava ter realizado adaptações a fim de prestar melhores serviços aos moradores de uma cidade que se reformava:

“Acompanhando a reforma por que está passando a nossa Capital, e animados por esse auspicioso fato, os proprietários acabam de transferir para o pavimento térreo o seu salão de refeições, criando além disso uma seção especial para os serviços de gelados, chocolate, refrescos e mais artigos desse ramo, os seus proprietários no intuito de bem servir ao público, não têm poupado esforços para apresentar um estabelecimento digno desta cidade e assim esperam o bom acolhimento dos seus amigos fregueses e ao público em geral”³⁰ (grifo do autor).

Também foram divulgadas notas de reformas e (re)inaugurações relativas a outros tipos de estabelecimentos, sempre em decorrência dos melhoramentos que se faziam. Como exemplos adicionais, podem ser citadas as notas sobre a Casa Novaes (um estabelecimento de modas e artigos para homem), o Cinema “Caraboo” e a Livraria Citadina (que transformada em editora, “progrediu com a cidade”).³¹

²⁸ *A Tarde*, Salvador, 12 jul. 1913, p. 2.

²⁹ *A Tarde*, Salvador, 18 jul. 1913, p. 2.

³⁰ *A Tarde*, Salvador, 11 ago. 1913, p. 2.

³¹ Cada qual das notas sobre os novos estabelecimento aparecem, respectivamente, em *A Tarde*, Salvador, 19 ago. 1913, p. 2; 3 set. 1914, p. 2; 21 set. 1914, p. 3. O trecho aspeado é uma citação referente à última data.

Para alguns, a remodelação já dava alguns sinais de bons resultados, caminhando para o cumprimento das suas promessas civilizadoras. Neste aspecto, os indicativos positivos encontravam-se verificados na estética das ruas:

“Quem vê, hoje, o bairro comercial, com lindas fachadas e pisa os seus asfaltos, é que compreende os nobres esforços empregados para a extinção dos pardieiros, dos mercados de arraial que imprimiam ao conjunto um aspecto hediondo de ruínas e monturos.”³²

E, mais especificamente, no surgimento de uma nova arquitetura, que substituía as edificações coloniais:

“Os antigos moldes de arquitetura sofreram com a febre de remodelação da cidade, uma completa revolução, transformando-se os tipos avelhantados, coloniais das construções invariavelmente em forma de caixão sobrepostas por uma cumeeira, intitulado-se muitas vezes e pretensiosamente de palacetes, pelos belos moldes de residência que já se notam no bairro aristocrata [Vitória?], na rua Chile e em magníficos escritórios da cidade baixa.

Passou a época do mestre de obra: agora é o engenheiro que traça a planta e conduz a construção.

E os tipos arquiteturais surgem, aqui a ali contrastando com os sobrados mastodônticos que faziam as delícias dos nossos avós.”³³

Se, por um lado, notava-se uma porção de entusiasmo com a modernização da cidade, por outro, e desde o anúncio das primeiras obras, emitiam-se opiniões críticas. Reconhecia-se a importância e, mais, a necessidade da remodelação da cidade, visto o seu aspecto “sujo”, “feio” e “colonial”, como se lê nas palavras a seguir:

“Ora, de fato, os planos conhecidos, e certamente os desconhecidos também, sobre a remodelação da feia e suja colonial cidade de Tomé de Souza, são muito bons, são muito excelentes. Sem dúvida nenhuma. Obedecem à orientação científica moderna, às leis da edificação, da arte da estética, do bom gosto...”³⁴

³² *A Tarde*, Salvador, 21set. 1914, p. 3.

³³ *A Tarde*, Salvador, 7 out. 1914, p. 1.

³⁴ “Avenidas!” (Editorial). *Diário de Notícias*, Salvador, 13 jun. 1912, p. 1.

Mas, em um primeiro momento, no qual os projetos estavam apenas sendo divulgados ou as obras haviam iniciado recentemente, as avaliações distinguiam-se pelas ponderações em torno de quais áreas deveriam recair as prioridades. Revela-se, neste ponto, toda uma discussão em torno das noções de cidade desenvolvidas pelos defensores e executores das reformas, que assumiam uma posição à qual se contrapunham alguns indivíduos que assistiam à realização das obras, defendendo visões bastante diferentes, indivíduos estes que não tinham nenhuma relação direta com os centros de decisão (ou seja, os governos estadual e municipal e outros órgãos públicos que conduziam as obras e que, em última instância, davam a palavra final sobre os seus rumos).

As principais áreas atingidas pelos projetos de remodelação da cidade pertenciam aos distritos da Conceição e Pilar, na Cidade Baixa, e os distritos da Sé, S. Pedro e Vitória, na Cidade Alta. Estes dois últimos, seriam cortados pela avenida Sete de Setembro, a mais importante obra a ser executada. São Pedro vinha de uma tradição do século XIX de contar entre os seus habitantes com um grande número de profissionais liberais (médicos e advogados) e funcionários públicos, além de desembargadores³⁵ – esta propensão não parece ter mudado no período do nosso estudo. No distrito da Vitória ficavam os bairros do Campo Grande, da Vitória, da Graça e da Barra, sendo eles os locais preferidos para a moradia da elite comercial e dos estrangeiros que se fixavam na cidade.³⁶ A tendência foi de que as reformas convergissem para estes locais.

As obras da Conceição e do Pilar, onde se concentravam os negócios do comércio e onde se localizava o porto, eram importantes como estímulo às transações comerciais de exportação e importação. Por sua vez, conduzida pela Intendência, a reforma da Sé era reconhecida como urgente, visto ser o local “notável, tristemente notável, pela imundície, por seus inúmeros becos infectos e pestilentos, contínua

³⁵ NASCIMENTO, Anna Amélia Vieira. *Dez freguesias da cidade do Salvador*. Salvador: Fundação Cultural do Estado da Bahia, 1986, p. 81. Para o século XX, não são conhecidos estudos demográficos semelhantes aos realizados por Anna A. Nascimento para o século XIX.

³⁶ Idem, *ibidem*, p. 72. Esta tendência também vinha do século XIX, como nos mostra Anna A. Nascimento no seu trabalho.

ameaça à saúde pública”,³⁷ e sobretudo por se tratar do centro administrativo da cidade. E enquanto isso, o governo estadual dedicava-se aos distritos de S. Pedro e Vitória, ou, como se dizia, às “ruas melhores das melhores freguesias da Capital”.³⁸ Estas opções ocasionaram um interessante comentário de um articulista do jornal *A Tarde*, K., onde a cidade é vista como uma família e os locais para onde se dirigiam as obras como os filhos prediletos:

“Em certas famílias, por mais, às vezes, que os pais dissimulem, não podem esconder a preferência por um filho.

É sempre o mais considerado, e nem sempre o melhor pelo procedimento.

É o caso da Bahia. Por um lado, o governo geral não esconde o seu amor pela Vitória, pela Graça, Barra, Campo Grande e Mercês, as ruas distintas; por sua vez, o sr. intendente é todo estimo pela Sé.”³⁹

Eram tais privilégios que desencadeavam reprovações. Mas foram, especialmente, os projetos do governo estadual os alvos centrais de censuras. Eles logo foram considerados elitistas, uma vez que beneficiavam os melhores bairros, onde residiam os estratos mais elitizados da população:

“Por que só doutores, os políticos, os capitalistas é que têm direito à boa vontade do governo? Por que somente para eles é que se devem voltar os cuidados da administração?”⁴⁰

Uma segunda percepção de cidade, veiculada nos jornais, e distinta daquela formulada por Seabra (cujas obras em seus resultados práticos beneficiariam apenas os melhores espaços da cidade), defendia que outros deveriam ser os locais atingidos pela remodelação – ou que pelo menos eles também pudessem ser atingidos pelas reformas. Vários bairros e distritos, de caráter bem mais populares, sofriam uma grave situação de abandono, sendo, por isso, mais pertinente a remodelação voltar-se para eles. Seria o caso dos diversos logradouros

³⁷ “Freguesia de S. Antonio. Bairro abandonado” (Editorial). *Diário de Notícias*, Salvador, 13 set. 1912, p. 1.

³⁸ “Avenida do Governo” (Editorial). *Diário de Notícias*, Salvador, 9 jul. 1912, p. 1.

³⁹ *A Tarde*, Salvador, 16 ago. 1913, p. 2.

⁴⁰ “Avenida do Governo” (Editorial). *Diário de Notícias*, Salvador, 9 jul. 1912, p. 1.

pertencentes aos distritos de Santo Antônio, Brotas, Marés e Penha. Ou de bairros como o Bonfim, o Retiro, o Cabula e o Tororó.⁴¹ Neste último, alguns moradores, não vendo atendidas as suas solicitações de melhoramentos, terminaram por assumir o encargo particular de realizar algumas obras, tendo inclusive organizado uma quermesse para recolher fundos visando o objetivo.⁴²

Pensando, talvez, no caráter restritivo das obras planejadas pelos governos municipal e estadual – e também movidos, possivelmente, por interesses profissionais particulares –, em finais de 1912 e princípios de 1913, um engenheiro e um arquiteto, respectivamente, Antônio Navarro de Andrade e Manoel Carlos Weill, ofereceram um projeto de remodelação da cidade completamente diferente daquele patrocinado e projetado pelo Estado e pela Intendência. Considerando que a remodelação não deveria fixar-se simplesmente nos melhoramentos da Cidade Alta, propuseram a construção de uma nova cidade em terrenos compreendidos entre Marés e Penha, zonas não contempladas pelos planos oficiais. Neste projeto, sugeria-se, com riqueza de detalhes, alargamentos, alinhamentos e aberturas de ruas e avenidas; rebaixamento de ruas, saneamento, drenagens e aterramentos, além da construção de milhares de casas, três mercados e edifícios escolares. Em fevereiro de 1913, eles enviaram ao governador um requerimento, acompanhado de uma planta da obra esboçada, solicitando a apreciação do projeto. Não obtive notícias posteriores sobre os resultados da petição, mas a divulgação de tais planos revelam, claramente, a existência de outras noções de cidade.⁴³

As polêmicas em torno dos planos de Seabra deram-se, também, quando foi manifestado o intento de derrubar-se alguns prédios. Talvez o caso mais alarmante tenha sido a tentativa de demolição do secular Mosteiro de São Bento, com vistas à construção da avenida Sete de Setembro e a desocupação da grande área que ele compreen-

⁴¹ Repetem-se nos jornais, matérias, editoriais, notas que criticavam a preferência pelos distritos centrais, como S. Pedro e Vitória, considerados os melhores da capital, em detrimento dos distritos e bairros mais populares. Ver, por exemplo, *Diário de Notícias*, Salvador, 19 abr. 1912, p. 1; 13 jun. 1912, p. 1; 9 jul. 1912, p. 1; 13 set. 1912, p. 1; 13 nov. 1912, p. 1; *A Tarde*, Salvador, 29 out. 1913, p. 1.

⁴² *A Tarde*, Salvador, 31 out. 1914, p. 4.

⁴³ Ver o *Diário de Notícias*, Salvador, 23 dez. 1912, p. 1; 29 jan. 1913, p. 1; 7 fev. 1913, p. 1; 7 mar. 1913, p. 2; 27 mar. 1914, p. 5.

dia para novos empreendimentos. O precedente de demolir-se edifícios religiosos com fins remodeladores já havia ocorrido com a derrubada da antiga Igreja da Ajuda. Mas, em relação ao Mosteiro, a tolerância não foi a mesma, o próprio abade da ordem beneditina logo levantou sua voz contra o plano e muitos se manifestaram em favor do mosteiro pelos jornais. A revista feminina *Paladina do Lar*, editada pela gráfica do mosteiro, de orientação marcadamente moralista e religiosa – e que reunia importantes personalidades femininas da sociedade baiana, como a escritora Amélia Rodrigues e Anna Ribeiro de Góes Bittencourt, esta a autora do livro de memórias *Longos serões no campo* –, chegou a publicar um número especial dedicado à defesa do mosteiro, contendo, na sua maior parte, matérias assinadas pelo abade Majolo de Caigny. A repercussão do problema junto à comunidade católica fez com que o governo recuasse da proposta e realizasse apenas um corte parcial da igreja pertencente ao mosteiro.⁴⁴

Independente da receptividade manifestada por uns ou das discordâncias de outros, as obras federais continuaram, enquanto as estaduais e municipais começavam. Com todas elas em andamento, e vendo-se que a partir de então tornaram-se irreversíveis, foram os inconvenientes decorrentes do processo de remodelação que passaram a ser examinados e percebidos. Crise de moradia, paralisações intermitentes das obras, carência de dinheiro para tocar as reformas, irregularidades na execução de obras... Estes são alguns dos problemas provocados pelos melhoramentos materiais da cidade, que a população fora obrigada a suportar.

A falta de habitações e a alta dos aluguéis eram preocupações que atormentavam a vida de muitas famílias desde os tempos que precederam a remodelação. Mas em consequência das demolições e interdições de casas e edifícios pela saúde pública, agravou-se sobremaneira o problema. A população mais pobre foi a mais afetada:

⁴⁴ *Diário de Notícias*, Salvador, 3 set. 1912, p. 2; 4 set. 1912, p. 1. Ver *A Paladina do Lar*. Bahia: Typ. Benedictina, set. 1912 (a edição número 9 e a edição especial dedicada exclusivamente à polêmica da demolição do Mosteiro de São Bento). *A Paladina* era uma revista mensal publicada por mulheres da sociedade baiana, imbuídas de sentimentos moralistas e religiosos. A sua impressão era feita pela gráfica dos beneditinos, contando com o apoio do abade da ordem. Daí, o lançamento da edição especial, em setembro de 1912, quando já se tinha publicado o número regular do mês.

“Já está mais do que evidente que a falada remodelação da cidade da Bahia, pela maneira pretendida, longe de ser um grande benefício para o povo, será, muito pelo contrário, mais um dos males que o acabrunharão.”⁴⁵

Constava nos planos iniciais divulgados por Seabra a construção de casas populares, com que seria amenizado este crônico problema enfrentado pela população desde antes da remodelação, mas cujo agravamento foi consequência dela. Embora não investisse diretamente em tais habitações com recursos próprios conseguidos pelo governo, como fazia nos melhoramentos, Seabra procurou incentivá-las. Foi, por isso, que convidara diversos “capitalistas” (ou homens de negócio) para uma reunião no Palácio Rio Branco, em 24 de agosto de 1912, a fim de tratar do assunto. E alguns meses depois ele aprovava e concedia favores (como isenções de impostos), através de decretos, para aqueles que apresentassem projetos de construção de moradias populares, pondo-os em execução. Não faltou quem se dispusesse a levantar quinhentas, mil e até três mil casas.⁴⁶

Entretanto, passou-se o tempo e nada que lembrasse a promessa de erigir habitações populares na cidade foi noticiado⁴⁷ – enquanto isso, principiavam novas e prosseguiam as obras das avenidas, dos alargamentos e alinhamentos de ruas, das restaurações e construções de novos prédios. E como em um círculo vicioso, com a execução de novas demolições e interdições – estas, determinadas pela Saúde Pública, obrigavam os proprietários a promoverem reformas substanciais em seus imóveis, por vezes muito custosas – a situação foi se exacerbando. O efeito foi o elevado aumento dos aluguéis, denunciado com insistência, visto o ônus que passara a representar no orçamento do-

⁴⁵ “De Moveis às costas” (Editorial). *Diário de Notícias*, Salvador, 15 jul. 1912, p. 1.

⁴⁶ O encontro de Seabra com os “capitalistas” foi noticiado no *Jornal de Notícias*, Salvador, 21 ago. 1912, p. 1. Ver os decretos nº 1210, nº 1216, nº 1234, nº 1236, nº 1253, nº 1254.

⁴⁷ CARDOSO, Luiz Antonio Fernandes. *Entre vilas e avenidas: habitação proletária em Salvador, na Primeira República*. Dissertação de Mestrado, Salvador, Mestrado em Arquitetura e Urbanismo/UFBA, 1991, p. 124, que fez um estudo específico sobre a questão da habitação proletária em Salvador durante toda a Primeira República, confirma que não encontrou nenhuma menção que aponte para a construção e entrega das unidades aprovadas pelos decretos de Seabra.

méstico das classes populares e média baixa.⁴⁸ Vários meses passados de remodelação, afirmava-se taxativamente nos jornais que “há quase dois anos que o povo não tem onde morar”.⁴⁹ Talvez, fosse antevendo este problema, quando ainda mal tiveram início os melhoramentos, que um certo H. de M. já reclamava em matéria publicada no *Diário de Notícias* que aos melhoramentos não tivesse antecedido a construção das casas para a população:

“Em todas as cidades do orbe civilizado, às reconstruções, às aberturas de novas e grandes artérias, precede a criação de casa para o proletariado, para o empregado público de pequeno ordenado, para aqueles, enfim, que de modo nenhum podem viver no luxo de uma soberba avenida, mas têm, ninguém lh’o negará, direito à vida e às comodidades de que gozam os prediletos da fortuna, os escolhidos da sorte.

Entre nós não se entendeu assim. Por quê?”⁵⁰

Possivelmente, a resposta esteja naquelas críticas de que os melhoramentos possuíam uma feição elitista, favorecendo somente aos segmentos mais bem situados na cidade e na sociedade. O caráter burguês da modernização das capitais brasileiras já foi apontado por muitos autores, que indicam como as elites procuraram criar modelos ideais de cidade que correspondessem às suas representações. Antes de tudo, as ruas das cidades, melhoradas, modernizadas, higienizadas, saneadas e depuradas socialmente, deveriam compor um cenário de desfile para as elites, sendo locais onde estas exibiriam seus gostos e ostentações.⁵¹

Os entulhos de materiais para a construção, as ruínas das obras, o modo perigoso como se faziam as demolições (realizadas, por vezes, sem qualquer preocupação para com a segurança dos transeuntes), a falta de sinalização em algumas obras (que, também, punha em risco a

⁴⁸ *Diário de Notícias*, Salvador, 3 ago. 1912, p. 1; 12 ago. 1915 p. 1; *A Tarde*, Salvador, 9 set. 1913, p. 1.

⁴⁹ *A Tarde*, Salvador, 21 ago. 1913, p. 1.

⁵⁰ H. de M., “Avenidas Fatídicas”, *Diário de Notícias*, Salvador, 30 ago. 1912, p. 1.

⁵¹ As diversas obras citadas ao longo deste trabalho que tratam sobre a modernização das cidades demonstram o aspecto burguês e elitista das reformas. Conferir os seguintes autores: FERNANDES & GOMES, op. cit.; HAHNER, op. cit.; NEEDELL, op. cit.; PECHMAN & FRITSCH, op. cit.; PINHEIRO, op. cit.; RAGO, op. cit.; SEVCENKO, *Literatura como missão*.

segurança das pessoas) e a poeira levantada devido ao estado das ruas com a execução dos melhoramentos eram outros inconvenientes com que a população se defrontava. O resultado deste conjunto de coisas era, muitas vezes, lama e empoçamentos de água, ou o acúmulo de detritos que emporcalhavam as vias.⁵² E tudo isto se tornava mais grave por causa das constantes paralisações sofridas pelas obras, conduzidas morosamente, atizando a impaciência e desencadeando a irritação e a revolta entre muitos. Se tantos inconvenientes podiam ser encarados como desgastantes, ter que suportá-los por períodos prolongados, que excedessem a um tempo médio considerado razoável e aceitável para a realização de uma obra, tornava-os intoleráveis.

As constantes paralisações se justificavam pela falta de dinheiro para manter-se o ritmo das obras. Os recursos para o financiamento da remodelação foram conseguidos mediante a contratação de empréstimos pelo Estado junto a instituições de crédito nacionais ou estrangeiras. Citando um exemplo de como se dava o financiamento, Seabra foi autorizado pela Assembléia Legislativa Estadual a contrair um empréstimo de até dez milhões de libras esterlinas.⁵³ Entretanto, com o clima de guerra que já se fazia sentir na Europa,⁵⁴ desde alguns meses antes da sua deflagração, houve uma enorme retração e posterior corte do crédito estrangeiro, que era a principal fonte de financiamento da remodelação. Seabra procurou minimizar o problema lançando títulos públicos e pagando aos empreiteiros com apólices. Mas as dificuldades permaneceram, e, portanto, a morosidade e a paralisação das obras persistiram.

Como efeito desta falta de dinheiro, as empresas responsáveis pela construção e execução das obras não recebiam dos órgãos públi-

⁵² Sobre os inconvenientes provocados pelas obras de remodelação, ver, por exemplo: *Diário de Notícias*, Salvador, 24 set. 1913, p. 1; 18 nov. 1913, p. 1; 13 abr. 1915, p. 3; *A Tarde*, Salvador, 9 set. 1913, p. 1.

⁵³ Mensagem de 1913, p. 6.

⁵⁴ Não há estudos que descrevam os impactos da Primeira Guerra Mundial, deflagrada entre julho e agosto de 1914, na vida social e econômica da Bahia. Mas em um país periférico do sistema mundial capitalista como o Brasil, especialmente a Bahia enquanto departamento da nação, dependente dos negócios externos para equilibrar a sua economia e de articulações com o sistema financeiro internacional para viabilizar projetos que exigiam grandes somas de recursos, é fácil se supor que os efeitos não foram dos menores, embora possa ter estimulado o desenvolvimento interno. Daí uma justificativa plausível para o fato de Seabra não ter conseguido alcançar pleno sucesso nos seus intentos.

cos pela prestação dos seus serviços. Elas, por sua vez, eram levadas a dispensar os trabalhadores ou, no mínimo, ficavam impedidas de pagar-lhes em dia os vencimentos. Não foram poucas as vezes em que os trabalhadores da remodelação cruzaram os braços solicitando a efetuação dos pagamentos, havendo alguns momentos em que se dirigiram diretamente à administração municipal ou estadual. Em novembro de 1913, ocorreu uma dessas greves dos operários da Companhia Empreiteira Lafayette e C., que era uma das executoras dos melhoramentos. Em fevereiro de 1914, foram os trabalhadores em atividade na rua Chile que paralisaram. Em ambas reivindicava-se o pagamento de salários atrasados.⁵⁵ Começou-se, então, a dispensa de trabalhadores, e o *A Tarde* anunciava, em abril de 1914, que “caloteados e famintos, os operários da remodelação partem aos magotes”, seguiam “oitenta e tantos” para o Rio e “trinta e tantos” para a Europa. O *Diário de Notícias*, criticando o “calote” passado nos operários, especialmente os estrangeiros, preocupava-se com a imagem negativa que estes levariam do Estado.⁵⁶

Este fato envolvendo os trabalhadores da remodelação fica revestido de uma certa ironia se se leva em conta que um ano antes, em 1913, Seabra comentava em mensagem enviada à Assembléia o ritmo intenso de trabalho na capital, e por isso, “a necessidade insatisfeita de artista de profissões elementares, já exige, com um caráter de urgência a sua obtenção em S. Paulo, no Rio de Janeiro e na Europa, especialmente em Portugal”.⁵⁷ Tudo indica que foram esses trabalhadores, vindos para atender à demanda crescente dos trabalhos, os mesmos que teriam partido “caloteados e famintos”.

Sem o dinheiro e sem a mão-de-obra para tocar os trabalhos, repetiam-se nos jornais reclamações contra as obras paralisadas e o estado em que ficavam algumas das principais ruas da cidade em de-

⁵⁵ FONTES, José Raimundo. *Manifestações operárias na Bahia: o movimento grevista, 1988-1930*. Dissertação de mestrado, Salvador, Mestrado em Ciências Sociais/UFBa, 1982, p. 257-258. Além destas greves, no início de agosto de 1915, os trabalhadores da remodelação começaram um movimento devido ao atraso dos salários; inconformados, queriam apedrejar a Igreja do Rosário, cujas obras, embora feitas, ainda não haviam sido pagas, foram impedidos pela polícia, *A Tarde*, Salvador, 5 ago. 1915, p. 1.

⁵⁶ *A Tarde*, Salvador, 23 abr. 1914, p. 1.; “O calote da remodelação” (Editorial). *Diário de Notícias*, Salvador, 25 mar. 1914, p. 1.

⁵⁷ Mensagem 1913, p. 45.

corrência das paralisações. O largo do Teatro (a praça Castro Alves) estava esburacado e com barro revolvido. Na Mouraria, acumulavam-se pedras, barro e outros materiais. No Bairro Comercial, os passeios encontravam-se inacabados.⁵⁸ A Piedade, por causa dos trabalhos inconclusos, estava impraticável para os veículos.⁵⁹ Sobre a Avenida Sete, cujas obras estavam paralisadas, anunciou-se por duas vezes no espaço de quatro meses (julho e outubro de 1914) a retomada das atividades.⁶⁰ O mesmo ocorria com os edifícios em reforma ou construção, como o Palácio do Governo (cujas únicas indicações de obra eram apenas os andaimes e a calça) ou o Palácio da Assembléia que parara nos alicerces.⁶¹ E os exemplos poderiam se multiplicar...

Para que não se suspeite que tantas críticas fossem mera implicância com o governador Seabra – visto que os jornais do período exerciam destacada função político-partidária, podendo as críticas soarem como uma flagrante oposição –, ele próprio, quando fazia em sua “Mensagem” o balanço do ano de 1914, reconhecia que no tocante aos melhoramentos as atividades não tiveram o mesmo vigor que o dos anos anteriores; e procurava justificar o lento andamento das obras:

“Era de saber, dados os embaraços ocorridos em todo ano de 1914, que as obras, em andamento no Estado, não poderiam ter, nesse período de tão continuados contratempos, a mesma atividade verificada no ano anterior. Desde que foram escasseados os recursos, e os materiais, estes também, tanto aqui como no Rio, começaram a faltar, elevando-se, demarcadamente, os seus preços, sempre exigidos à vista, nada havia que se estranhar na lentidão das obras ou mesmo na sua temporária suspensão. Paralisadas que o tivessem sido, tudo se justificaria pelas circunstância do momento.”⁶²

Se em setembro de 1913, a visão que se tinha dos melhoramentos era de que “as obras que se estão realizando nesta velha cidade, com o

⁵⁸ Sobre os três lugares citados ver o *Diário de Notícias*, Salvador, 29 maio 1914, p. 1.

⁵⁹ *A Tarde*, Salvador, 27 nov. 1913, p. 1.

⁶⁰ *A Tarde*, Salvador, 14 jul. 1914, p. 1; 5 out. 1914, p. 1.

⁶¹ “Nem ata nem desata. E continuará essa remodelação” (Editorial). *Diário de Notícias*, Salvador, 9 out. 1914, p. 1.

⁶² Mensagem de 1915, p. 105.

fim de dar-lhe em alguns dos seus melhores trechos aspectos mais modernos, feição elegante e estética, continuam-se animadamente”,⁶³ em outubro de 1914, a percepção havia se alterado e afirmava-se que “o *fervet opus* [isto é, a atividade intensíssima] passou” e “a cidade, nos pontos onde a remodelação andou, está pior”.⁶⁴

Conquanto as dificuldades, os melhoramentos da cidade prosseguiram, imprimindo-se neles um ritmo que, conforme as circunstâncias, atingiam maior ou menor grau de intensidade. O ano de 1915 era, efetivamente, o último do quadriênio de Seabra à frente do governo do Estado. E para ele, uma vez começados os melhoramentos, era preciso a todo modo concluí-los. Assim, mesmo com a escassez de recursos, levou adiante os seus projetos. Em termos práticos, talvez, um dos mais graves empecilhos que tenha enfrentado no prosseguimento das obras, especialmente as que visavam a conclusão da Avenida Sete, foi a resistência de alguns proprietários em permitir o corte ou a demolição de seus imóveis, que ficavam no traçado da avenida, por considerarem pequenas as indenizações. Enquanto o Estado parecia querer economizar com estas indenizações, subestimando os valores dos imóveis, os donos procuravam extrair do governo o máximo por eles.

Dois episódios ilustram o embate entre governo e proprietários em torno dos valores das indenizações. No primeiro, o coronel Genésio Sales, cuja propriedade situada no Rosário foi estimada pelos responsáveis da remodelação por 15 contos de réis, não acedeu em hipótese alguma à demolição por este valor, pois na sua avaliação o imóvel valia 80 contos, querendo ao menos uma indenização mais justa. No segundo, tem-se um caso inusitado e risível, o proprietário de um edifício nas Mercês só permitiu a derrubada de metade do imóvel, pois alegava ter recebido apenas metade da indenização devida e temia sofrer um calote.⁶⁵

Excetuando-se, portanto, o corte do crédito e alguns pequenos obstáculos como os que foram comentados, razoavelmente fáceis de se contornar, nenhum fato novo que interferisse no prosseguimento da

⁶³ “A Remodelação” (Editorial). *Diário de Notícias*, Salvador, 19 set. 1913, p. 1.

⁶⁴ “Nem ata nem desata. E continuará essa remodelação” (Editorial). *Diário de Notícias*, Salvador, 9 out. 1914, p. 1.

⁶⁵ Ver a descrição dos dois episódios respectivamente em *A Tarde*, Salvador, 30 jan. 1915, p. 1; e 5 mar. 1915, p. 1.

remodelação ocorreu. Assim, em princípios de 1915, o governo estadual realizava diversas construções, adaptações ou reparos, tais como a Avenida 7 de Setembro, o Palácio do Governo (à Praça Rio Branco), o edifício da Imprensa Oficial, o Palácio do Congresso, o Palácio da Aclamação, o Instituto Anti-Rábico, o Convento das Mercês, a Igreja do Rosário (estes dois últimos devido aos cortes para passagem da “7 de Setembro”), a Garagem do Estado, o Esquadrão de Cavalaria, o Hospício São João de Deus, o Museu Escola, a Biblioteca Pública, o Instituto Normal, Desinfetório Central, Quartel do Regimento Policial (nos Aflitos), o Palacete das Mercês, a Penitenciária do Estado e outros mais.⁶⁶

Percebe-se que predominavam os trabalhos associados a edifícios públicos e a alguns religiosos. A grande intervenção na estrutura urbana da capital, visto a dimensão adquirida e a modificação radical que impingiu a um extenso trecho da cidade, que fora promovida pelo governo estadual, referia-se à construção da Avenida 7 – a mais grandiosa e mais controvertida obra dentre todas executadas. As outras obras que significavam uma mudança profunda na paisagem e tecido urbanístico, repito, foram aquelas conduzidas pela União (na vasta zona em volta do porto) e pelo Município (particularmente no distrito da Sé).

A Avenida 7 de Setembro foi entregue oficial e definitivamente (existia a prática das inaugurações dos seus trechos), no dia exato do ano de 1915 em que se comemorava a Independência brasileira, ou seja, 7 de setembro, ocorrendo, também, a inauguração de alguns edifícios. Para tanto, foi organizada uma solenidade que contou com a presença do governador, dos seus auxiliares e secretários, de políticos e autoridades, de representantes dos empreiteiros e de um imenso público.

Para estimular novas edificações na avenida, atendendo a uma estética moderna, havia sido encaminhado à Assembléia, no mês de abril, um projeto autorizando o governo a conceder descontos de 50% sobre o valor de terrenos para que instituições de ciência, letras e artes pudessem erguer as suas sedes.⁶⁷ Após a inauguração, visando manter

⁶⁶ Mensagem apresentada à Assembléia Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 2ª sessão ordinária da 13ª legislatura pelo dr. J. J. Seabra Governador do Estado. Bahia: Secção de Obras da Revista do Brasil, 1915, p. 107-108.

⁶⁷ *Diário de Notícias*, Salvador, 28 abr. 1915, p. 1.

sempre em bom estado a avenida, que seria, a partir de então, um importante cartão-postal da cidade, o governo estadual assumiu a responsabilidade da sua conservação pelo prazo de cinco anos, firmando um acordo com a Intendência. Esta deveria apenas prover e custear a iluminação da mesma.⁶⁸

Fazendo agora um balanço do que se conseguiu ou não realizar na remodelação, ao final do seu período administrativo, Seabra dava por concluída as seguintes obras: “a ‘Avenida 7 de Setembro’, com 82.800 m² de área pavimentada e todas as canalizações para esgoto de água pluviais, e instalação de luz elétrica, arborização [...]”; a restauração da Igreja do Rosário, cuja fachada fora cortada para a passagem da avenida; a Imprensa Oficial; a Garagem do Estado; o novo pavilhão do Instituto Anti-Rábico; “o que restava fazer do Convento das Mercês”; a casa de residência do diretor e quatro novas enfermarias do Hospício São João de Deus.⁶⁹ Ficaram para ser concluídos diversos edifícios, tais como o Palácio do Congresso, o Palácio da Aclamação, o Palácio do Governo, o Museu Escola, a Vila Policial e outros.⁷⁰

Das obras da Intendência, não obtive informações precisas sobre quais foram terminadas, mas pode-se presumir, tomando por base a leitura dos jornais, que conseguiram ser realizados o alargamento e alinhamento de ruas no distrito da Sé, a exemplo da rua Chile. Houve a inauguração da Avenida Oceânica, sendo ela na verdade um prolongamento da “7”, a partir do ponto em que esta finalizava no Farol da Barra. Por sua vez, a intervenção iniciada no largo do Teatro não foi concluída, e o projeto do Teatro Municipal, que deveria substituir o antigo São João, não saiu do papel.⁷¹

Das obras encaminhadas pela União, até 1915, tinham-se como acabadas mais de mil e quatrocentos metros de cais e sete armazéns na zona do porto. Nas suas circunvizinhanças, ao longo da Cidade

⁶⁸ Exposição apresentada pelo Dr. J. J. Seabra, a 29 de Março de 1916, o Governo da Bahia ao seu Sucessor o ecm. sr. dr. Antonio Ferraz Moniz de Aragão empossado nesse dia no cargo de governador do Estado. Bahia: Imprensa Oficial, 1916, p. 37.

⁶⁹ Idem, p. 35-36.

⁷⁰ Idem, p. 36-37.

⁷¹ Infelizmente não consegui localizar nenhum dos relatórios da Intendência da época da remodelação. Não há, no Arquivo Municipal, os relatórios correspondentes ao período de 1911 até 1929, possivelmente perdidos no incêndio ocorrido no Liceu de Artes e Ofícios na década de 1960, onde ficava guardado parte da documentação pertencente ao Município.

Baixa, ruas encontravam-se alargadas, alinhadas e calçadas; e uma avenida que margeava os armazéns ainda estava em andamento, embora uma grande extensão já estivesse pavimentada.⁷² A planejada avenida que ligaria a Cidade Baixa a Itapagipe, denominada por alguns de Jequitaiá enquanto outros sugeriam o nome de Bonfim, a cargo da Companhia Concessionária do Porto, não foi muito além da desapropriação e demolição de imóveis que se encontravam no seu traçado. E ao que se sabe, as obras do porto e das suas adjacências só ficaram definitivamente prontas em 1928. Inúmeras reformas e construções de prédios, patrocinadas por particulares, foram finalizadas, adotando-se aí uma nova estética (considerada moderna), diferindo substancialmente dos antigos modelos coloniais predominantes no local.

No período entre 1912 e 1916, onde se conjugaram os esforços do Município, do Estado e da União em prol da remodelação física da cidade, ao cabo de seu término, os executores das reformas não haviam conseguido cumprir todas as suas promessas. Entretanto, mesmo não alcançando pleno êxito, os melhoramentos representaram uma conquista, constituindo uma ação favorável à aspirada civilização que se desejava implantar na cidade.

Outras cenas de civilidade: as transformações dos hábitos

A remodelação, a modernização por que passava a cidade foi um importante empreendimento civilizador, e buscava-se por meio dela aproximar-se cada vez mais dos modelos urbanos europeus. No mesmo momento em que ela transcorria, novos personagens, novos hábitos e fatos incomuns começaram a ser vistos; e caso já existissem, passaram a ser notados mais freqüentemente. Todos eles foram percebidos como decorrentes do progresso então em curso, configurando-se como cenas de uma nova civilidade que se estabelecia na cidade – era, afinal, “a perspectiva das avenidas trazendo para a Bahia uma porção de cousas de progresso...”.⁷³ Mas na sua maior parte, tais cenas de “civilidade” foram encaradas com reações de surpresa ou de indignação, sendo poucas vezes saudadas calorosamente.

⁷² Mensagem de 1915, p. 110-111.

⁷³ *A Tarde*, Salvador, 5 ago. 1913, p. 1.

Não pretendo fazer aqui uma descrição minuciosa e exaustiva destas novas cenas de civilidade, até mesmo porque os jornais do período não se dedicavam constantemente às crônicas cotidianas que abordassem as questões de cultura, lazer e tendências de comportamento. Apenas uma ou outra nota, localizada de modo mais ou menos esparso, permitiu-me vislumbrar alguns acontecimentos percebidos como inusitados ou deflagradores de algum impacto na rotina da cidade, merecendo um comentário específico.

Os elementos que compunham esta “porção de coisas de progresso” foram enumerados em uma matéria de jornal:

“Algumas, como por exemplo o auto-ônibus de rodas de borracha maciça, antes das ruas asfaltadas, são um verdadeiro suplício. Vieram muito depressa...

Outras, entretanto, como o automóvel [...] vieram [...] ‘preencher uma lacuna que de há muito se fazia sentir’.

Neste rol, além do automóvel, com os seus inconvenientes, [...] estão: – os cinemas, com os seus apêndices: mulheres *chics*, bolinas, e *smarts* o teatro por sessão; o jornal de *enquêtes*, fotografuras e reportagem *yankee*; os escândalos; a *jeunesse dorée* do Luso, da Parisiense, e da Internacional; a polícia de *casse-têtes*; e muitas outras coisas.

Podíamos falar também no jogo, nos crimes, e nos roubos [...]...”⁷⁴

Aspectos que diziam respeito às inovações técnicas, ao comportamento, aos hábitos, ao entretenimento e até mesmo aos crimes foram assinalados. Mas a matéria, cujo trecho foi transcrito, enfocava como objeto central a “aparição entre nós do vendedor ambulante de refrescos – o leão gelado, como já o apelidaram”. Tratava-se de um francês, vindo do Rio, que vendia refrescos de abacaxi, limão e groselha, sempre entre as doze e vinte e duas horas, fixando-se, a partir do final da tarde, no movimentado largo do Teatro (a Praça Castro Alves). O apelido derivava do fato do vendedor fazer uso de um barril metálico, onde mantinha o seu refresco, cujo bico possuía a forma da boca de leão. Essa presença, considerada insólita, foi colocada pelo autor da reportagem ao lado das coisas que caracterizavam o recente progresso na cidade. Vendedores ambulantes ofertando todo tipo de

⁷⁴ Ibidem.

produto não eram coisa estranha à população, muito contrariamente. Mas a figura do vendedor de refresco com sotaque francês, ao que parece, moldava-se como uma cena da nova civilidade que se vivenciava na cidade.

O mesmo ocorria em relação a certos acontecimentos raros de serem notados em épocas anteriores. Bom exemplo é o caso de uma moça que agrediu um rapaz (seu namorado, possivelmente) em plena rua. Utilizando-se de uma narrativa onde estava acentuado o toque de humor, o jornalista responsável pela nota considera o fato como muito “natural numa cidade que se civiliza”:

“Manhã. Dia de Sol. Na cidade baixa, rapazes conversam às portas dos ‘magasins’ elegantes.

Um, bem nutrido, examinava gravatas, quando uma linda rapariga se aproxima dele e, como a coisa mais natural numa cidade que se civiliza, açoita-o a rebenque.

Protestos. Evita-se o desforço.

Por que toda a fúria da moça?

Amor próprio findo...

Fora desprezada.

E essa história, em que Cupido troca o arco pelo relho, não é da carochinha: passou-se, hoje, ali, à rua das Princesas.”⁷⁵

Alguns hábitos novos foram percebidos como efeito direto da remodelação que se realizava, permitindo uma vida de maior liberdade e onde o momento reservado para a distração tornou-se uma prerrogativa. Notava-se que até mesmo desembargadores e juízes, pessoas austeras, apontadas por um jornalista como “severos e tipos de catadura”, passaram a gozar das vantagens dos modernos tempos que se iniciaram com a remodelação, sendo possível vê-los conversar nas esquinas, bebericar nos cafés e usarem um novo estilo de vestuário, sem que isso pudesse representar uma mácula às suas personalidades.⁷⁶

Aliás, em torno das oportunidades de diversão em uma cidade que se modernizava, havia a expectativa de que elas se ampliassem. Mas, neste ponto, os comentários encontrados nos jornais mostravam-se um tanto ambíguos. As principais opções de lazer existentes eram os cafés, os teatros e os cinemas – isto, obviamente, em se tratando de lazer

⁷⁵ *A Tarde*, Salvador, 20 dez. 1913, p. 1.

⁷⁶ *A Tarde*, Salvador, 6 set. 1913, p. 1.

para uma “gente mais civilizada”, pois existiam certas formas de entretenimento extremamente criticadas, praticadas sobretudo por setores populares, a exemplo do jogo.⁷⁷ Para alguns, os centros de diversão vinham caracterizando-se por uma grande procura. Maria Lúcia, cronista do *A Tarde*, comentava que “o cinema na Bahia tornou-se um hábito social”. E K., no mesmo jornal, afirmava que cinemas como o Jandaia e Ideal possuíam um movimento intenso, o primeiro reunindo uma “sociedade numerosa e distinta”, o segundo recebendo “nos seus salões a elite baiana”. Sylvio de Villar, contrariamente, considerava que a cidade era “quase um cemitério, relativamente a diversões”, somando-se a isso a sensação de que “morre-se de tédio na Bahia”. Em outra matéria, sem indicação de autoria, afirmava-se que o Teatro São João ficava “quase que às moscas”.⁷⁸

Deixando à parte as ambigüidades, uma impressão registrada por K., em 1913, dava conta de um dinâmico movimento noturno na vida da cidade, comparativamente a alguns anos atrás:

“Não sei se já notaram os hábitos novos que se vão introduzindo na cidade?

Há dez anos, às nove da noite, todas as ruas davam a impressão de aléias de cemitério, envolvidas num silêncio de abandono ou de morte [...].

Não havia nem um gabinete do restaurante, de café para uma ceia.

Apenas, à ladeira da Praça, o Berrillo numa loja hedionda, com pinturas macabras pelas paredes, mesas de Tasca, com toa-lhas manchadas de vinho Figueira, oferecia aos estômagos de avestruz um mocotó fumegante com mancheias de malaguetas.

Esse botequim tinha essa denominação num dístico à tinta de escrever feito à brocha: ‘A Cova do Leão’ [sic].

E mais nada.

⁷⁷ LEITE, Rinaldo Cesar Nascimento. E a Bahia civiliza-se... Ideais de civilização e cenas de anti-civilidade, em um contexto de modernização urbana: Salvador, 1912-1916. Dissertação de mestrado, Salvador, Mestrado em História/UFBA, 1996, p. 110-141.

⁷⁸ Maria Lúcia, “Sete Dias” (Seção). *A Tarde*, Salvador, 16 set. 1913, p. 1; K., “Mundanas e Sociaes. Trechos” (Coluna). *A Tarde*, Salvador, 9 nov. 1914, p. 5; Sylvio de Villar, “Impressões Diárias”. *Diário de Notícias*, Salvador, 16 dez. 1915, p. 1; *A Tarde*, Salvador, 21 jul. 1914, p. 3. Tanto Mara Lúcia quanto K. eram pseudônimos de um jornalista chamado Henrique Câncio.

Hoje, não. Há vida noturna intensa em diversos pontos da cidade.

Nos clubes, canta-se.

A alegria vibra ruidosa e sincera.”⁷⁹

Enquanto isso, a proprietária da pensão “Aurora da Bahia” passou a promover bailes, talvez pensando em incentivar tal movimento.⁸⁰ Neste sentido, atua, também, um grupo de rapazes e senhorinhas que resolveram instituir um tipo de programa denominado “five-o-clock”, aos sábados, onde haveria dança e conferências sobre temas diversos.⁸¹

Segundo K., observava-se no conjunto da população uma renovada preocupação com a estética pessoal. Averiguava-se o fato na crescente influência que a moda de origem européia passara a exercer sobre as pessoas. Nos últimos tempos,

“[...] o figurino de Paris resplandeceu nas suas linhas admiráveis e elegantes; as saias, becas negras, pregueadas, farfalhantes e desgraciosas deram lugar às fazendas claras, a lindas ‘toilettes’ de estação. Veste-se, hoje, na Bahia com a mesma graça e distinção de Paris, de Berlim, de Viena, de Londres e do Rio.”⁸²

Estas foram mudanças recebidas com bom grado. Contudo, nem toda novidade foi bem vista ou bem assimilada. O namoro em público, ou, como se preferia denominar no período, o idílio ou colóquio amoroso, por exemplo, que se reproduzia insistentemente nos bondes, sofria um forte repúdio. Neles os casais trocavam olhares ou carícias sem qualquer constrangimento e à vista de todos, pareciam até “como [se] estivesse[m] n’alcova”, decretava um moralista, sendo por isso condenados por atentatórios ao decoro.⁸³ Para Kalendus, outro cronista, desta feita escrevendo no *Diário de Notícias*, as cenas de namoro se repetiam nos mais diversos lugares, como “uma praga amo-rosa

⁷⁹ K., “Mundanas e Sociaes. Trechos” (Coluna). *A Tarde*, Salvador, 30 out. 1913, p. 3.

⁸⁰ *A Tarde*, Salvador, 13 fev. 1914, p. 3.

⁸¹ K., “Mundanas e Sociaes. Trechos” (Coluna). *A Tarde*, Salvador, 21 jul. 1914, p. 3.

⁸² K., “Mundanas e Sociaes. Trechos” (Coluna). *A Tarde*, Salvador, 26 set. 1914, p. 5.

⁸³ *A Tarde*, Salvador, 20 abr. 1914, p. 3; 22 abr. 1914, p. 3; 16 jul. 1914, p. 3. O trecho aspeado foi tirado desta última data.

[que] avassala todas as classes". Na sua percepção, tudo não passava de "modernismo, de que se achava impregnada a sociedade"⁸⁴ (grifo do autor).

Outros causadores de impressão negativa eram os muitos inconvenientes gerados pela introdução, ou melhor, pelo aumento do número de automóveis rodando na cidade. E naquele contexto, o automóvel vinha a ser "um aspecto da nova cidade, uma espécie de 'avan letre' da remodelação".⁸⁵ Segundo as estimativas de um jornalista, em 1913, havia cerca de 150 veículos circulando nas ruas, o que não chegava a ser muito.⁸⁶ No entanto, mostrou-se uma quantidade suficiente para pôr em risco a vida da população, sendo utilizados, freqüentemente, em farras noturnas qualificadas de "zonas" ou "orgias". Os automóveis alteraram a ordem e a rotina da cidade.

Tornou-se costumeiro acusar-se os motoristas de transitarem durante a madrugada levando passageiros alcoolizados e acompanhados de "mulheres desclassificadas". Nestas condições, saíam dirigindo seus veículos em disparada, bem como proferindo palavrões e obscenidades, "num desrespeito flagrante à moral pública e ao sossego noturno".⁸⁷ É o que se percebe na nota a seguir:

"O guarda civil n. 5, que estava de ronda, ao Corredor da Vitória, comunicou ao comando da Guarda, que cerca de 12 1/2 horas da noite, de anteontem, moradores do local lhe solicitaram urgentes providências para quatro automóveis que da Barra regressavam, conduzindo homens e mulheres em desabrida orgia.

Os da bacanal, ao chegarem ao largo da Vitória, onde o silêncio era profundo àquela hora da noite, estando as famílias recolhidas, proferiram palavras de baixo calão, em meio de uma algazarra infernal e que se seguiram detonações de revólver, garrafadas e o mais que num estado de exaltação pode criar, às deshoras, um grupo da vida livre.

⁸⁴ Kalendus. "Aspectos" (Coluna). *Diário de Notícias*, Salvador, 19 out. 1912, p. 2.

⁸⁵ *A Tarde*, Salvador, 26 ago. 1913, p. 1.

⁸⁶ *Ibidem*. Na mesma matéria são projetados, e a mim parece que de modo muito grosseiro, 3.000 automóveis para Rio, 2.000 para São Paulo, 1.000 para Belém e mais de 500 para Recife. Assim, portanto, os 150 de Salvador são uma cifra bastante modesta.

⁸⁷ *Diário de Notícias*, Salvador, 19 jun. 1913, p. 3.

Para a autoridade policial deixamos o exposto, digno da punição que merecem os que assim ousam transgredir os princípios de ordem e moralidade que sempre existiram nesta capital.⁸⁸

Mas, talvez, o aspecto mais grave relacionado a este símbolo do progresso era a ameaça que representava à população, a qualquer hora do dia, a direção de “chauffeurs” inábeis e imprudentes em suas carreiras vertiginosas pelas ruas estreitas e mal calçadas da cidade. Quando se deu o súbito crescimento do número destes veículos na capital baiana, os melhoramentos mal haviam iniciado, portanto, as vias da cidade ainda não estavam adequadamente preparadas para o seu livre trânsito. Além disso, não existiam leis de trânsito, exame de perícia para os motoristas – para ser “chauffeur” bastava conseguir uma “carteira da polícia e a matrícula na Intendência Municipal”, não sendo efetuado nenhum teste – ou qualquer regulamentação sobre a condução e a circulação dos automóveis, que garantissem a segurança dos próprios motoristas e, principalmente, dos pedestres.⁸⁹ Em consequência de tudo isso, repetiam-se nos jornais notícias de acidentes causados por automóveis, que vitimavam, sistematicamente, aqueles que andavam a pé.⁹⁰

Se os automóveis eram de “fato o símbolo, a imagem vertiginosa e audaz da vida moderna”, os riscos a que eles expunham as pessoas, quando faziam apostas com os bondes elétricos ou saíam em disparada, terminavam por eliminar as suas vantagens. Somente com meios para a sua fiscalização e regulamentação ter-se-ia o automóvel como uma verdadeira evocação do progresso e da civilização.⁹¹

⁸⁸ *Diário de Notícias*, Salvador, 20 jun. 1913, p. 1.

⁸⁹ Cf. “Sinais de Veículo” (Editorial). *Diário de Notícias*, Salvador, 28 set. 1912, p. 1.

⁹⁰ *Diário de Notícias*, Salvador, 21 set. 1914, p. 2; 3 nov. 1914, p. 1; 15 jan. 1916, p. 5. *A Tarde*, Salvador, 10 out. 1913, p. 3; 26 fev. 1914, p. 2.

⁹¹ “Fiscalização de Veículos” (Editorial). *Diário de Notícias*, Salvador, 14 ago. 1912, p. 1. Ver também “Regulamentação de Veículos” (Editorial). *Diário de Notícias*, Salvador, 27 fev. 1912, p. 1.

Conclusão

Grandiosos projetos de melhoramentos que se realizaram apenas parcialmente, hábitos novos que nem sempre corresponderam aos bons preceitos perseguidos, automóveis que ameaçavam a segurança ou serviam para divertimentos condenáveis: essa foi uma das faces assumidas pela civilização em Salvador. Decerto, ocorreram transformações associadas ao aspecto material e outras que se identificavam a coisas e hábitos típicos de uma vida moderna. Mas, refletindo-se em torno do conjunto de elementos que caracterizaram a cidade, sobrava a impressão de que a civilização almejada não passou de uma obra inacabada e imperfeita. Seria natural, aliás, que assim o fosse, visto constituir-se um esforço demasiado se realizar tantas mudanças, em dimensões tão abrangentes e tão radicais, no curto período de quatro anos. Mas esperava-se ao menos que raízes pudessem ser solidamente fincadas naquele momento, para que a partir de então fosse possível concluir, aperfeiçoar a civilização da cidade. No início da consulta dos jornais havia uma pressuposição de que iriam sobressair-se os louvores gerais às iniciativas remodeladoras e civilizadoras empreendidas por Seabra, o que não se confirmou. Possivelmente, assim teria sido se seus resultados tivessem alcançado níveis compatíveis às expectativas positivas produzidas, tidas para a cidade.

Avaliando-se que a maior parte dos planos elaborados e das esperanças geradas pela remodelação não se cumpriram, fica fácil entender o porquê de se interpretar a civilização da cidade como obra inacabada, a sua imperfeição. Além dos muitos problemas notados na cidade, reconhecidos como deponentes, desabonadores dos “foros de civilidade”, persistiram ao longo de toda a era modernizadora, sem conhecerem ações planejadas eficazes que conseguissem solucioná-los a contento.