

04

Um outro conceito de novo: o bairro do Comércio
na modernização do Porto de Salvador (1912-1933).

ANÁLISE DE
DISCURSO
ARQUITETURA
CULTURA DE
EDIFICAR
REFORMA URBANA
VAZIO URBANO

Este estudo tem por objetivo analisar os efeitos da modernização do Porto de Salvador no bairro do Comércio, a partir da arquitetura produzida entre 1912 e 1933. A renovação do Comércio foi parte integrante da modernização do Porto de Salvador, e consistiu no alargamento de quase todas as ruas da parte preexistente do bairro, em 1912, e na construção de uma grande faixa de aterro que o separava dos armazéns do novo porto. A pesquisa permitiu apontar que aquele processo de modernização se deu dentro de uma cultura de edificar que privilegiava o diálogo com o antigo na produção da nova arquitetura. Isso é visível tanto na conservação e aproveitamento dos prédios existentes, quando dos alargamentos de ruas, quanto na dificuldade de ocupação da faixa de aterro, que permaneceu um grande vazio urbano durante todo o período estudado.

Another concept of the new: the district of Comércio in the modernization of the Port of Salvador (1912–1933)

This study aims to analyze the effects of modernization of the Port of Salvador in the Commercial District, through the architecture produced between 1912 and 1933. The renewal of the district of Comércio was part of the modernization of the Port of Salvador, and consisted in the enlargement of nearly every street in the existing part of the district in 1912, and in the construction of a wide strip of embankment that separated the district from the warehouses of the new port. The research allowed to point out that this process of modernization took place within a culture which sought to build dialogue with the past in the production of the new architecture. This is visible both in the conservation and use of the existing buildings, when the streets were enlarged, and in the difficulty of occupying the strip of embankment, which remained a major urban void during the whole period of the study.



Autora

Dra. Arq. Paula Silveira De Paoli

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo,
Universidade Federal do Rio de Janeiro,
Brasil.

Palabras clave

Análise de discurso
Arquitetura
Cultura de edificar
Reforma urbana
Vazio urbano

Key words

Discourse analysis
Architecture
Building culture
Urban reform
Urban void.

Artículo recibido | Artigo recebido:

11 / 07 / 2014

Artículo aceptado | Artigo aceito:

01 / 09 / 2014

INTRODUÇÃO

Este estudo tem por objetivo analisar os efeitos da modernização do Porto de Salvador no bairro do Comércio, a partir da arquitetura produzida no período entre 1912 e 1933. Constitui um *artigo de reflexão*, e expõe alguns resultados obtidos no meu Pós-Doutorado.

A renovação do Comércio foi parte integrante da modernização do Porto de Salvador, e consistiu no alargamento de quase todas as ruas da parte preexistente do bairro e na construção de uma grande faixa de aterro que o separava dos armazéns do novo porto. O processo de renovação pode ser dividido em duas fases distintas. A primeira foi a construção dos novos cais e armazéns do porto e de uma faixa de aterro que os separava do bairro preexistente. Esta fase das obras foi inaugurada em 1913 e teve como parte integrante e fundamental a renovação expressiva do bairro existente no ano de 1912, com o alargamento das ruas principais. Ao mesmo tempo, os novos terrenos conquistados ao mar permaneceram vazios. A segunda fase foi a ocupação da faixa de aterro, iniciada a passos lentos na década de 1920.

A pesquisa permitiu apontar que a modernização do Comércio se deu dentro de uma cultura que privilegiava o diálogo com o antigo na produção da nova arquitetura. Isso é visível tanto nos cortes de prédios para o alargamento de ruas na parte preexistente do bairro (onde os edifícios antigos tiveram suas frentes demolidas para a construção de novas fachadas ecléticas, ao passo que a parte posterior permaneceu como era), quanto na dificuldade de ocupação da faixa de aterro, que permaneceu um grande vazio urbano durante todo o período estudado.

METODOLOGIA

A pesquisa teve como ponto de partida minha tese de doutorado, defendida no PROURB/FAU/UFRJ em 2012. A tese, que deu origem ao livro *Entre Relíquias e Casas Velhas* (DE PAOLI, 2013), teve por objetivo analisar a relação entre velho e novo colocada em prática pelas reformas urbanas do prefeito Pereira Passos no Centro do Rio de Janeiro (1902-1906). Levantou a hipótese de que a potente imagem da reforma total da cidade, onde o passado aparecia apenas em negativo, como imagem de uma condição de atraso a ser superada, ocultou uma

relação bem mais complexa da cidade com suas preexistências materiais.

O presente estudo tem por objetivo analisar essas mesmas questões na modernização do bairro do Comércio em Salvador, e seguiu a mesma metodologia de pesquisa da tese. Baseia-se na análise dos pedidos de licença de obras que deram entrada na Intendência, atualmente depositados no Arquivo Histórico Municipal de Salvador (AHMS). O recorte temporal adotado (1912-1933) abrange desde o início da modernização do bairro (o aterro realizado no início da década de 1910 e o alargamento de quase todas as ruas na parte preexistente) até a aprovação do projeto para a construção do edifício-sede do Instituto de Cacau da Bahia (1933), um marco no processo de ocupação da faixa de aterro.

A MODERNIZAÇÃO DO BAIRRO DO COMÉRCIO NO DISCURSO OFICIAL

A renovação do bairro do Comércio foi parte integrante da modernização do Porto de Salvador, empreendida pelo governo federal na segunda década do século XX. Os discursos que a justificaram afirmavam que as estruturas portuárias existentes estavam obsoletas, e como tal, constituíam um obstáculo ao bom desenvolvimento do comércio.

A ideia da modernização do Porto de Salvador não era nova. Foi objeto de diversos decretos e concessões ao longo da segunda metade do século XIX, mas os trabalhos nunca avançaram. As obras ganharam novo impulso nos primeiros anos do século XX, em parte devido à presença de José Joaquim Seabra nas altas esferas do governo federal. Sua atuação como Ministro de Estado foi importante para que o empreendimento, já planejado mas em dificuldades, finalmente saísse do papel.

Em 31 de janeiro de 1907, foram aprovados os desenhos e o orçamento para as obras do Porto da Bahia, pelo Decreto Nº 6350. Em 17 de setembro do mesmo ano foi aprovada a modificação do projeto das obras, a pedido da Companhia Cessionária. O prazo para a conclusão dos trabalhos foi estendido até 31 de dezembro de 1913, mas pouco foi realizado. Em 1911 as obras do novo porto começaram a tomar forma. Em 17 de julho, foi inaugurado o primeiro trecho do cais da Alfândega, com a presença do Presidente da República. As obras prosseguiram, e em 13 de maio de 1913, ocor-

1. A tese deu origem ao artigo "Um espelho às avessas. A Rua da Uruguayana nas reformas urbanas do prefeito Pereira Passos no Centro do Rio de Janeiro (1902-1906)", publicado na ARQUISUR Revista, Nº 04, pp. 76-89, 2013.



FIGURA 1 | *Planta do Novo Porto da Bahia em construção* (Mensagem..., 1915). Em preto, vê-se o perfil preexistente da Cidade Baixa e, em vermelho, as áreas a serem aterradas para a construção do porto moderno. Na primeira fase das obras do porto, na década de 1910, foi construída apenas a parte assinalada com o círculo amarelo, e o Quebra-mar Sul. Trata-se do trecho correspondente ao coração do bairro do Comércio.



FIGURA 2 | O bairro do Comércio antes do aterro, em 1901: um bairro compacto e próximo ao mar. Acervo Museu Tempostal.

reu a inauguração solene das obras do porto, correspondentes ao primeiro trecho do novo cais, em frente ao antigo Cais das Amarras (ROSADO, 2000:27–32.). A construção do novo porto alterou a relação do bairro do Comércio com o mar, pois compreendia a construção de uma imensa faixa de aterro na frente do bairro, que o separava dos novos armazéns, rompendo a relação de contiguidade direta que havia entre os antigos armazéns e o Cais das Amarras (Fig. 2).

As obras de modernização do porto compreendiam também os melhoramentos do Bairro Comercial da cidade de Salvador. Suas ruas deveriam ser alargadas, com a justificativa de desafogar o trânsito e facilitar as conexões entre as casas comerciais – existentes – e o novo porto. Os alargamentos de ruas eram parte integrante das obras de modernização do porto, e foram coordenados pelo governo federal, que geria o empreendimento. Isso ocorria num momento em que não existiam nem os viadutos nem as vias expressas que constituem o cerne das obras viárias que acompanham as obras de modernização portuária de hoje. Naquele período as obras viárias atuavam nas ruas existentes e estavam ligadas à fruição da cidade na escala do pedestre, ao contrário das obras atuais, verdadeiras autoestradas urbanas destinadas a uma fruição do território na macroescala, completamente independentes da malha edificada que as cerca.

O projeto de modernização do bairro do Comércio trazia, portanto, uma ambiguidade, uma duplicidade de espaços entre a nova reserva de terrenos recém-constituída com a faixa de aterro e o bairro consolidado, que foi completamente modernizado. As imagens da época da construção do aterro mostram que o bairro preexistente ficava atrás, junto à encosta que divide Salvador em Cidade Alta e Cidade Baixa, e o porto modernizado ficava lá adiante, com uma imensa faixa de terrenos vazios no meio (Figs. 3, 4 e 5).

Mas mesmo assim (apesar da grande reserva de terrenos e da possibilidade de construir ali um *bairro* novo e moderno), a parte de trás, aquela preexistente ao aterro e já consolidada, continuou sendo considerada o bairro. Por este motivo, passou por um intenso processo de modernização, com o alargamento de quase todas as suas ruas. Os terrenos livres à frente eram vistos como uma reserva fundiária para uma futura expansão, e não como um bairro a ser edificado naquele momento. A nova fai-

xa de terrenos conquistados ao mar sequer havia sido arreada, o que aconteceu em 1921. Tudo isso quer dizer que a construção do aterro e a modernização do porto não decretaram a obsolescência da parte preexistente do bairro. Pelo contrário, o empreendimento potencializou o papel do antigo bairro, ao prever os alargamentos de ruas que o adequaram às expectativas de modernidade da época.

Entre os anos de 1912 e 1916, J. J. Seabra foi governador do Estado da Bahia, e acompanhou de perto a fase mais ativa das obras. Em suas Mensagens à Assembleia Legislativa do Estado, ele dá notícias do passo a passo de seu andamento em primeira pessoa. O tom do discurso está revestido de ufanismo, como se as obras representassem a «civilização» da Bahia, sua redenção e inserção no quadro do desenvolvimento nacional. Ao mesmo tempo, a cidade preexistente é referida com desprezo, como expressão de atraso e decadência a ser superada. Configura-se assim a contraposição nítida entre um momento «velho» —o antes das obras— e um momento «novo» —o depois— em que a cidade renasceria radiante das intervenções realizadas. Esta contraposição pode ser observada com clareza na Mensagem apresentada à Assembleia em 1912:

"Praz-me dizer-vos, ainda, que não me esqueço do problema das seccas, e que pelo mesmo impulso patriótico fiz adeantar definitivamente no cargo de Ministro da Viação do actual governo da Republica, o seguimento das obras do porto desta capital, e sob a responsabilidade do seu contracto, com os saldos disponiveis da contribuição do commercio, que as paga, iniciei a reforma desta cidade, absolutamente necessaria, maximé na parte baixa, onde a actividade mercantil, á falta de espaço, se sentia opprimida, e o aspecto da estreita faixa occupada entre a collina e o mar patenteava na conservação do passado, mais que atrazo, os testemunhos formaes de uma verdadeira decadencia" (Mensagem..., 1912:8–9).

Quanto ao bairro do Comércio, ele se refere à nova área conquistada ao mar como um lugar diferente do bairro propriamente dito, entendido como a parte preexistente junto à encosta que separa a Cidade Baixa da Cidade Alta de Salvador:

«Trata-se já de aterrar a area comprehendida entre o caes e o littoral, e dentro de curto prazo serão le-



FIGURA 3 | Vista panorâmica do Porto de Salvador, por volta de 1915. Acervo Museu Tempostal.



FIGURA 4 | Detalhe do panorama acima. Observa-se que os sete primeiros armazéns já estavam construídos, e que a grande faixa de aterro entre o porto e o bairro não havia sido arruada.

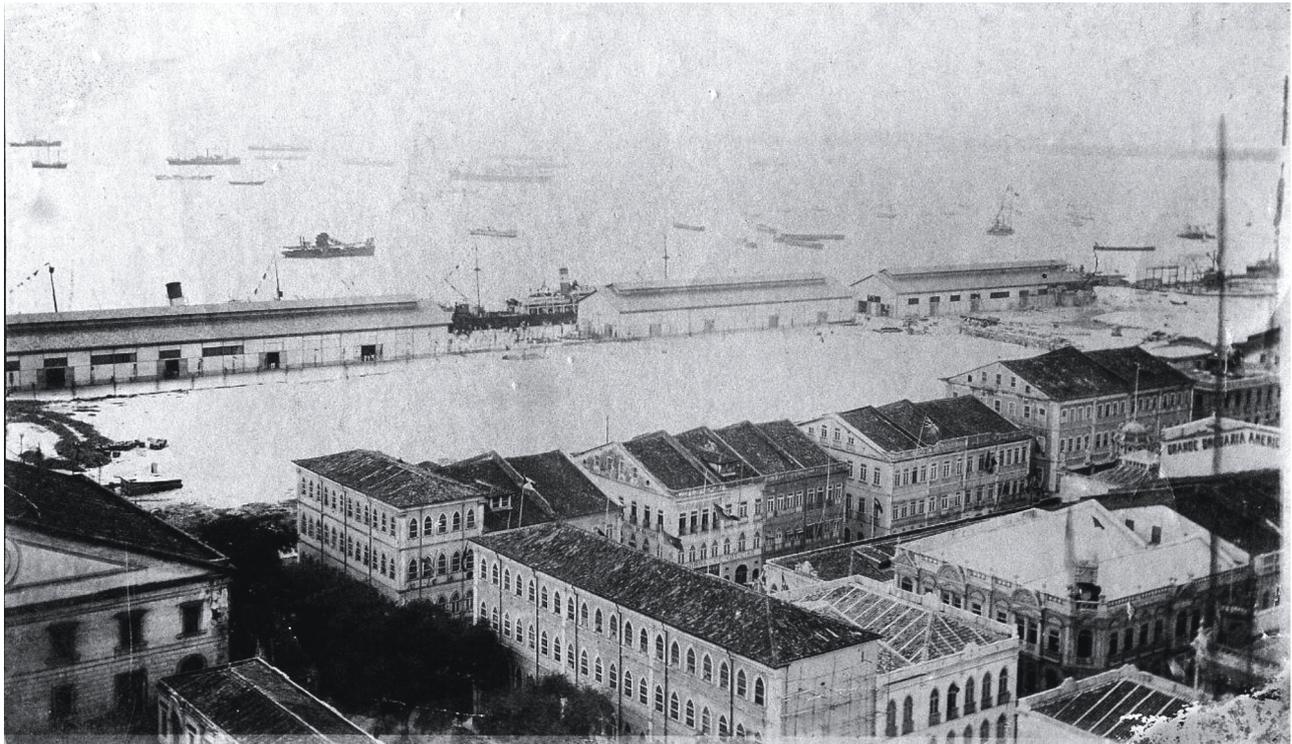


FIGURA 5 | Vista do bairro do Comércio e do Porto de Salvador, por volta de 1912. Os três primeiros armazéns já estavam prontos e o quarto estava em construção. Notar a distância entre o bairro consolidado e os armazéns. A nova faixa de aterro constituía um grande vazio urbano. Acervo Museu Tempostal.

vantados os armazens na area conquistada ao mar, iniciando-se desde logo a exploração commercial do Porto.

Esta area será dividida em quarteirões separados entre si por espaçosas ruas que facilitarão a prompta sahida das mercadorias. Isto, porém, de nada serviria se a nossa cidade baixa, com suas ruas estreitas e sinuosas, não fosse igualmente modificada, de forma a corresponder ao plano aprovado, apresentando, por sua vez, ruas largas correspondentes áquellas.

Sob o influxo deste cuidado é que prometti o melhoramento desta parte da cidade, melhoramento, esse, affirmado por um decreto do Governo da Republica, e logo puz á disposição da Commissão Fiscal da Bahia a quantia precisa para as diversas desapropriações que lhe eram necessarias. O plano adoptado está em plena excução, as demolições dos predios fóra dos alinhamentos aprovados estão sendo feitas, estudam-se as condições dos novos predios e, até o fim do corrente mez, é de esperar que esteja este projecto livre de toda e qualquer difficuldade.

(...)

Pelo modo por que caminham todas as obras a cargo da Fiscalisação do Porto da Bahia, é de crer que dentro de dous annos estarão terminadas as que se referem, propriamente, ao porto e seu aparelhamento, e que a Cidade Baixa, profundamente modificada, e melhorada pelas novas construcções e alargamento de suas ruas, presente, completamente diversa do que é hoje, as vantagens dos modernos centros de commercio» (Mensagem..., 1912:60–61, grifos meus).

Essa descrição mostra o quanto o projeto para o novo porto foi pensado em relação aos edifícios preexistentes da Cidade Baixa. Em primeiro lugar, fala da faixa de aterro (o grande vazio urbano entre o bairro antigo e os armazéns do novo porto) como uma área que seria dividida em quarteirões separados por largas ruas. Portanto, uma área que não tinha identidade em si, mas apenas enquanto elemento de ligação entre o bairro e o porto. Isso quer dizer que o projeto continuava pensando os edifícios preexistentes do bairro do Comércio como *armazéns de mercadorias*... Só assim, com os ar-

mazéns junto à encosta, tem sentido tal descrição do projeto aprovado para o novo porto, com a faixa de aterro funcionando apenas como área de escape para o escoamento das mercadorias.

O que Seabra não disse, mas que fica implícito nas entrelinhas de seu discurso e do próprio projeto de modernização do porto, é que o projeto *potencializava o papel do existente*, ao incluí-lo no plano de renovação da cidade. A decisão de remodelar o bairro comercial constituía uma afirmação de sua importância. (Como se verá mais adiante, a remodelação da parte consolidada do bairro do Comércio inibiu, durante muitos anos, a ocupação da faixa de aterro que lhe era fronteira.) Tratava-se de um projeto de modernização includente, de uma ideia de moderno que não era sinônimo de tábula rasa (e mesmo que rejeitava a tábula rasa, vista a grande dificuldade de ocupação dos novos terrenos criados com o aterro). Apesar dos discursos que afirmavam que a cidade existente era «feia» e «colonial», e como tal, expressão de atraso, foi sobre esta cidade, lançando mão de seus edifícios, que foi construído o novo Bairro Comercial da cidade de Salvador.

AS OBRAS DE ALARGAMENTO DE RUAS EM 1912

A remodelação do bairro do Comércio foi parte integrante do projeto de modernização do Porto de Salvador empreendido no início da década de 1910. Essa remodelação trazia consigo uma ambiguidade, que seria a dificuldade de ocupação da grande faixa de aterro criada entre o bairro existente e os novos armazéns do «porto moderno». É como se a modernização da parte antiga e consolidada do bairro respondesse a toda a demanda por espaços modernos da época, eliminando por um bom tempo a necessidade de se buscar novos espaços.

Mas podemos ver aqui algo mais do que isso. A decisão de remodelar o bairro preexistente, em vez de deixá-lo como estava para construir um bairro completamente novo na faixa de aterro, como provavelmente teria acontecido se as obras tivessem sido feitas nos dias de hoje, é um indício de que o projeto de modernização do Porto de Salvador acontecia dentro de uma *outra cultura de edificar*, que incorporava porções do «velho» à produção do novo, ao mesmo tempo em que rejeitava a tábula rasa. Isso quer dizer que a cidade



FIGURA 6 y 7 | Exemplo de edifícios reconstruídos à Rua Conselheiro Saraiva. Fotos: Paula De Paoli, 24/07/2013.

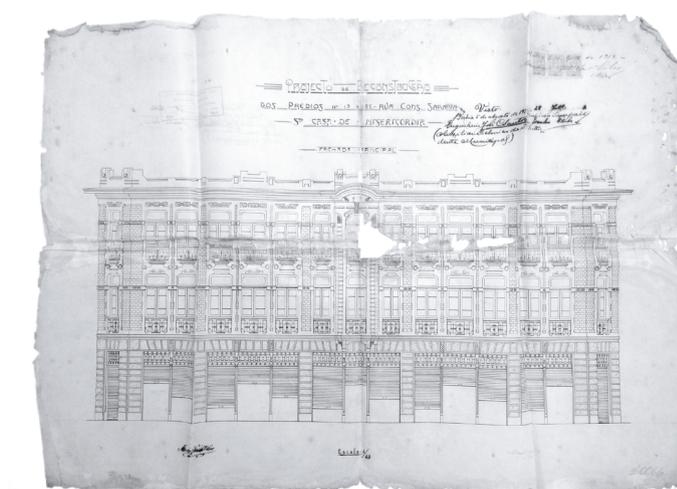


FIGURA 8 | Projeto original para a fachada dos edifícios acima, com endereço à Rua Conselheiro Saraiva Nº 19 a 27 (1912). (AHMS. Projetos arquitetônicos, Distrito da Conceição da Praia, cx. 2.)

crescia e se renovava sobre si mesma, sobre o tecido edificado existente, e a incorporação de novas áreas acontecia de forma lenta e gradual, e não como resultado de um único gesto projetual. A renovação ocorreu mediante o alargamento de ruas na parte antiga do bairro. Assim, a produção dos novos espaços se deu no co-ração dos preexistentes, em forte diálogo com estes, enquanto a grande faixa de aterro permanecia vazia. O ano de 1912 foi o ano-chave dos alargamentos de ruas. As obras realizadas naquele momento, por sua natureza e volume, não encontram rebatimento nos anos anteriores nem posteriores, e não tiveram continuidade em 1913. Os alargamentos de ruas comportariam, necessariamente, a renovação de parte do parque edificado do bairro do Comércio, já que as edificações preexistentes deveriam ser reconstruídas nos novos alinhamentos. Mas

também na escala da arquitetura pode ser observado esse diálogo com as preexistências. Isso ocorre porque nos alargamentos das ruas do Comércio não houve desapropriações integrais de prédios como as que ocorreram nas reformas urbanas do Rio de Janeiro. Os proprietários foram indenizados pela faixa de terreno que cederam ao poder público, mas não perderam suas propriedades. Isso quer dizer que o parcelamento do solo permaneceu em grande medida o mesmo, antes e depois das obras, o que possibilitou a conservação de muitos dos edifícios preexistentes.

Assim, houve no Comércio duas maneiras de adequar os imóveis às exigências dos novos alinhamentos. Uma foi a demolição integral do edifício existente para a construção de um edifício totalmente novo. Essas novas edificações seriam erguidas com as mesmas técnicas cons-

trutivas e dentro da mesma escala arquitetônica das preexistentes. Isto é, seguiriam o mesmo parcelamento do solo e teriam o mesmo número de pavimentos daquelas. Devido à grande concentração fundiária do bairro, essas intervenções foram muitas vezes aproveitadas para a construção de blocos de edifícios com uma solução de fachada unitária, que ocupavam uma quadra inteira (Figs. 6, 7 e 8). Estas fachadas, embora conferissem um aspecto mais monumental aos conjuntos, mascaravam séries de edifícios independentes, construídos segundo a mesma tipologia de planta dos preexistentes, e com os mesmos modos de fruição. Desse modo, do ponto de vista da tipologia arquitetônica, o novo não seria muito diferente do velho.

A outra maneira, bem mais frequente, foi o «corte» de prédios. Em muitos casos, os alargamentos de ruas seriam obtidos por meio da demolição da frente do imóvel, correspondente à faixa de terreno estritamente necessária, sem que houvesse a demolição integral. Nesses casos, os imóveis teriam apenas a parte da frente demolida e a fachada reconstruída no novo alinhamento, ao passo que a parte posterior permaneceria como estava, sem passar por reforma alguma (Figs. 9 e 10).

O resultado dessas intervenções eram edifícios de aspecto formal heterogêneo, mas nem por isso considerados menos modernos do que aqueles produzidos por meio das reconstruções integrais. Os edifícios seriam os *mesmos*, antes e depois das obras. Mas apesar serem os mesmos, aqueles edifícios «cortados» também eram considerados *novos* para todos os efeitos, tanto quanto aqueles construídos *ex novo*.

É importante destacar aqui que aqueles edifícios não foram «cortados» porque os proprietários queriam fazer o menos obras possível. Os «cortes» de prédios não eram uma solução meia-sola, até porque também foram feitos na rua mais nobre do bairro, a Rua Conselheiro Dantas. Os edifícios puderam ser «cortados» porque aquela modificação era considerada plenamente apta a produzir edifícios de representação, que seriam as sedes das principais firmas comerciais da cidade.

A produção da arquitetura que deu forma à renovação do bairro do Comércio se deu, portanto, em forte continuidade com a preexistente, tanto do ponto de vista tipológico e das técnicas construtivas, no caso das edificações erguidas *ex novo*, quanto da conservação de partes das edificações preexistentes na produção do no-

vo, no caso dos «cortes» de prédios. Os «cortes» ocorriam dentro de uma cultura de edificar que era uma cultura de conservação dos imóveis – de uma cultura onde se buscava aproveitar ao máximo as partes existentes, que eram incorporadas à produção do novo. É isso não ocorria porque tenha havido uma modernização «incompleta», mas porque esta modernização se dava dentro de uma *outra cultura*, dentro de uma outra ideia do que era ser *moderno*, diferente da que temos hoje.

Por outro lado, aqueles reaproveitamentos de imóveis eram possíveis porque a produção da nova arquitetura apresentava fortes traços de continuidade em relação à preexistente. Essa continuidade era visível em diversos fatores, como o número de pavimentos das edificações, as tipologias de plantas e fachadas, o tamanho dos lotes, as técnicas construtivas empregadas, os materiais de construção. Isso ocorria porque aquela era uma época em que valorização fundiária não era sinônimo de verticalização. As construções de novos prédios dentro da mesma escala dos antigos aconteciam nas ruas mais nobres da cidade, tanto no Rio de Janeiro quanto em Salvador. Além disso, se houvesse pressão para a verticalização daquelas áreas, as edificações sujeitas a «corte» provavelmente teriam sido reconstruídas com maior altura, e não simplesmente «cortadas». Estamos diante de uma *outra lógica* de produção da cidade.

Essa lógica também se refletiria na dificuldade de ocupação da faixa de aterro criada entre o novo porto e o bairro. Não se tratava apenas de falta de pressão imobiliária, porque a remodelação da parte antiga do bairro havia absorvido toda a demanda por *espaços modernos* que havia naqueles anos. A dificuldade ocorria também porque a tábula rasa não fazia parte da cultura de edificar do período, e como tal, houve um estranhamento em relação à faixa de aterro, vista como um espaço inóspito, amorfo.

ENTRETO: O PERÍODO DE 1913 A 1925

No ano de 1913, foram encontrados três pedidos de remodelação de fachadas de prédios localizados à Rua Miguel Calmon (lado da terra). Trata-se do antigo Cais das Amarras, o limite entre o bairro e o mar, e também o ponto mais nobre do bairro, onde estavam localizados os armazéns mais imponentes. Todas essas obras tinham por objeto armazéns de grandes firmas comer-



FIGURA 9 y 10 | Sobrado à Rua Conselheiro Dantas s/n, com fundos para a Rua Conselheiro Saraiva e fachada lateral para um beco sem nome. Apenas a fachada para a Rua Conselheiro Dantas (Fig. 10) foi remodelada, ao passo que as demais permaneceram como eram (Fig. 9). Notar a diferença entre os repertórios formais nas duas fachadas. Fotos: Paula De Paoli, 24/07/2013.

ciais, foram realizadas por profissionais renomados e atuavam apenas na *superfície* das fachadas, por meio da adição de um aparato decorativo eclético.

Ao mesmo tempo, não foram obras compulsórias. Como os imóveis não estavam sujeitos a mudança de alinhamento, os proprietários não foram obrigados a reconstruir suas fachadas. Tratou-se de *obras voluntárias*, feitas por proprietários que desejavam conferir uma feição mais moderna aos seus imóveis, em consonância com as obras, estas sim compulsórias, de corte de prédios para o alargamento de várias ruas do bairro do Comércio, realizadas no ano anterior. Estas obras mostram que os proprietários atenderam ao chamado da propaganda da «nova cidade» que estava em curso naqueles anos, e também concorreram diretamente para a produção da imagem da «cidade moderna» que os governantes desejavam, adequando seus imóveis aos novos padrões estéticos do bairro. O fato das obras terem sido projetadas pelos profissionais mais renomados da época reforça ainda mais o caráter de *construção de imagem* de que se revestem tais ações.

Além dessas três obras, entre 1913 e a primeira metade dos anos 1920 foi realizada no Comércio uma série de pequenas obras, como a substituição de portas de lojas e a construção de marquises. As reformas mais consistentes e as reconstruções integrais de prédios foram muito poucas. A quase ausência de obras importantes no bairro naquele momento poderia ter duas explicações. Por um lado, a Primeira Guerra Mundial teria provocado uma crise econômica que inibiu os investimentos maiores. Por outro, boa parte das edificações

havia sido reconstruída ou remodelada compulsoriamente em 1912, o que representa uma taxa de renovação dos imóveis bem acima da média habitual naquele ano específico. Isso quer dizer que o bairro estava com seu parque imobiliário em bom estado, e a maioria dos imóveis não precisava de obras naquele momento. Observa-se, assim, uma espécie de «ressaca» dos alargamentos de ruas de 1912, como se o bairro, todo modernizado, tivesse entrado em um compasso de espera. Essa redução drástica no número de pedidos de licença de obras no período imediatamente posterior aos alargamentos de ruas também foi observada no Rio de Janeiro, logo após as reformas urbanas de Pereira Passos (1905–1906). E isso não se deveu à Guerra, que ocorreu quase dez anos depois, ou a alguma contingência específica. Deveu-se à própria dinâmica da cidade, porque havia uma massa enorme de edificações recém-reconstruídas ou reformadas, e essa concentração das renovações num espaço de tempo restrito fez com que não fosse necessário reformar tantos imóveis nos anos seguintes.

Os pedidos de licença de obras de 1913, em sua grande maioria, não mencionavam os alargamentos de ruas. Este silêncio e a drástica redução do número de pedidos apresentados à Intendência, em relação ao ano de 1912, mostram que o momento-chave da modernização do bairro passara.

Quanto à enorme faixa de aterro que separava o porto do bairro, podemos dizer que esta constituía um outro silêncio. Sua ocupação não foi cogitada ao longo de toda a década de 1910, e os terrenos conquistados ao

mar permaneceram uma grande reserva de terrenos vazios. Isso ocorreu porque a faixa de aterro não constituía um atrativo para a expansão do Comércio naquele momento. Mais uma vez, uma primeira explicação para esse fato poderia ser a Guerra. Mas uma segunda explicação, que me parece mais razoável, está nas próprias reformas urbanas realizadas em 1912. Essas garantiram o desafogo do bairro e lhe conferiram uma feição moderna. E justamente porque o bairro tivera seu parque imobiliário renovado havia pouquíssimo tempo, não pareceu necessário buscar novos terrenos para a expansão naquele momento. É como se a remodelação dos espaços existentes no bairro consolidado tivesse suprido toda a demanda por *espaços modernos* da época.

O bairro do Comércio, depois das reformas urbanas de 1912, tinha um aspecto heterogêneo. As edificações ou partes de edificações diretamente atingidas pelos alargamentos de ruas foram reformadas ou reedificadas segundo um repertório formal eclético. As edificações não atingidas, portanto não sujeitas a obras compulsórias, conservaram seu aspecto preexistente ou foram reformadas voluntariamente por seus proprietários, já que a Intendência não tinha como exigir sua remodelação. Dessa forma, no bairro reformado conviviam edificações remodeladas e outras que conservaram seu primitivo aspecto. Mas dentro da cultura de edificar da época, essa heterogeneidade não era um empecilho para que o bairro fosse considerado *plenamente moderno*.

O INÍCIO DA OCUPAÇÃO DA FAIXA DE ATERRO E O INSTITUTO DE CACAU DA BAHIA

A década de 1920 constituiu uma nova fase no desenvolvimento do bairro do Comércio, marcada pelo início da ocupação da faixa de aterro. Em 1921, foi definido o arruamento dos terrenos conquistados ao mar, pelo Decreto Nº 14787 de 30 de abril. No entanto, nada foi construído. Em 15 de junho de 1925, a Intendência promulgou a Lei Nº 1125, com o intuito de estimular a ocupação dos terrenos baldios da cidade. A lei, que interessava diretamente os terrenos da faixa de aterro, dispunha a isenção do pagamento do imposto da décima urbana (equivalente do atual IPTU) para os edifícios erguidos em terrenos notoriamente vazios, pelo prazo de 11 anos. A partir promulgação dessa lei, a área começou a ser edificada lentamente.

A ocupação da faixa de aterro se deu de dentro para fora. Isto é, os primeiros edifícios foram construídos na Rua Miguel Calmon (lado do mar), em contiguidade direta com o bairro consolidado. Isso quer dizer que a ocupação da faixa de aterro partiu do bairro em direção ao porto, que permanecia isolado e distante da parte consolidada e frequentada da cidade. Apenas num momento sucessivo começaram a ser ocupados os lotes nas ruas mais externas, próximas ao cais do porto moderno. Essa dinâmica mostra o quanto a ocupação da faixa de aterro era difícil, e o quanto a parte preexistente era considerada o *bairro* – e o era, de fato, já que no aterro não havia nada.

As referências aos lugares compreendidos na faixa de aterro também eram vagas. Nos pedidos de licença de obras, encontram-se sempre expressões como «terreno baldio», «terrenos das Docas», «Quarteirão D», «terrenos conquistados ao mar». Isso mostra a pouca definição dos espaços e a pouca intimidade dos habitantes da cidade com um local ainda inóspito, visto como um grande vazio urbano naquele momento inicial da ocupação.

Os primeiros projetos encontrados para a faixa de aterro datam de 1925. Todos os agentes dessas construções eram empresas estrangeiras de origem anglo-germânica: os proprietários da companhia (sempre grandes empresas), o construtor e o projetista. (Justamente por se tratar de grandes empresas de capital internacional, as construções na faixa de aterro cessaram completamente em 1929, devido à crise mundial.) As construtoras mais ativas foram a Companhia Constructora Nacional, que apesar do nome, era comandada por profissionais estrangeiros, a multinacional dinamarquesa Christiani & Nielsen e a empresa alemã E. Kemnitz & Cia. Limitada, todas especializadas em construções em concreto armado, uma novidade na época.

É de 1925 o projeto para a sede do The British Bank of South America na Bahia, realizado pelos engenheiros e arquitetos Wheatley & Blake (Figs. 12 e 13). O edifício, localizado à Rua Miguel Calmon, no Quarteirão D dos terrenos das Docas, seria construído pela empresa Christiani & Nielsen, com sede no Rio de Janeiro (AHMS. Projetos arquitetônicos, Distrito da Conceição da Praia, cx. 3.). Trata-se de um edifício de três pavimentos, ainda existente à Rua Miguel Calmon nº 18, na esquina com a Praça da Inglaterra (Fig. 11).



FIGURA 11 | Edifício do The British Bank of South America à Rua Miguel Calmon Nº 18, esquina com a Praça da Inglaterra. Foto: Paula De Paoli, 17/07/2013.



FIGURA 12 | Foto do edifício, à época da construção. Notar que não havia nada em volta. Tratava-se de uma construção pioneira, que ficava completamente isolada nos novos terrenos. Ao fundo, o Armazém Nº 2 do novo porto. Acervo Carioca Christiani & Nielsen Engenharia.



FIGURA 13 | Projeto da fachada do imóvel (1925). Acervo AHMS.

Com a crise de 1929, a ocupação da faixa de aterro cessou completamente devido às suas próprias características, já que os novos edifícios eram sedes de bancos e grandes empresas, a maioria multinacionais, um setor cujos investimentos e expansão foram diretamente afetados pela recessão mundial. No início dos anos 1930, nenhum imóvel foi construído na faixa de aterro, e as obras no Comércio se limitaram a algumas reformas e reconstruções de prédios na parte antiga do bairro. Neste sentido, o edifício-sede do Instituto de Cacau da Bahia seria uma exceção, pois o projeto foi aprovado em 1933, num momento em que o bairro se encontrava numa fase de estagnação.

Mas independentemente da crise de 1929, o ritmo das construções na faixa de aterro foi lento ao longo de toda a década de 1920, limitando-se a cerca de três edifícios por ano, apesar das vantagens concedidas pela Intendência para as construções na área, como a isenção de impostos prevista pela Lei nº 1125, de 15 de junho de 1925. As dificuldades para a ocupação da faixa de aterro são visíveis na necessidade da concessão destas vantagens (o arruamento havia sido aprovado em 1921, e os terrenos não foram edificados), mas nem estas estimularam uma ocupação mais efetiva. Os edifícios construídos na faixa de aterro entre 1925 e 1929 foram poucos, e permaneceram vastas porções de terrenos vazios.

Tão vazios que no dia 17 de fevereiro de 1927, a firma Westphalen, Bach & Krohn pediu licença para a construção de um «depósito de materiaes, no terreno das Docas» (AHMS. Projetos arquitetônicos, Distrito da Conceição da Praia, cx. 4.). Tratava-se de um galpão, uma construção térrea adjacente ao edifício-sede da empresa, já construído, que deveria ter frente para a Avenida Estados Unidos. O pedido, que ocasionou longas ponderações por parte dos engenheiros da Intendência, foi ao final indeferido. O chefe da Secção Technica, Antonio Lopes da Silva Lima, afirmou em despacho que «o projecto não pode absolutamente merecer a nossa aprovação por se tratar de um armazem de um só pavimento ao lado de um grande edificio que a mesma firma acaba de erigir». Ele opinou que a firma requerente apresentasse «outro projecto condigno com as demais construcções que estão sendo levantadas no novo e futurozo Bairro das Nações». O parecer foi ratificado pelo Diretor de Obras, João Santos Tuvo.

O despacho de Antonio Lopes da Silva Lima traz várias questões interessantes. Por um lado, a faixa de aterro foi referida como um *outro bairro* —o Bairro das Nações— contíguo mas *diferente* do bairro do Comércio propriamente dito. Por outro, o novo bairro foi referido como área nobre e «de futuro», mas, visivelmente, ainda em fase de constituição.

Justamente por esse motivo, as primeiras edificações da faixa de aterro foram erguidas na Rua Miguel Calmon, em continuidade imediata com o bairro preexistente. A ocupação da faixa de aterro sempre partiu do interior (do bairro consolidado) em direção ao mar. Nos últimos anos da década de 1920 começaram a ser ocupados outros terrenos, nas ruas mais externas, ao longo do eixo da Av. Estados Unidos, paralela à Rua Miguel Calmon. Tratava-se, naquele momento, de uma ocupação rarefeita, onde permaneciam muitos lotes vazios entre as edificações, às vezes únicas nas quadras onde estavam localizadas. Além disso, a ocupação não foi sistemática: os lotes ao longo da Avenida Estados Unidos começaram a ser ocupados antes que estivessem preenchidos todos aqueles da Rua Miguel Calmon.

Essas questões mostram que os sentimentos dos cidadãos de Salvador em relação à faixa de aterro eram ambíguos. Por um lado, esta era considerada uma área nobre e *moderna* da cidade. Por outro, havia um certo estranhamento em relação a esta modernidade, uma resistência à ocupação daqueles espaços. Ao mesmo tempo em que eram referidos como a evidência material do progresso da Bahia, eles permaneciam ermos e vazios, como promessa de um futuro radioso, mas distante.

O edifício-sede do Instituto de Cacau da Bahia estava, portanto, na *contratendência* das edificações do bairro do Comércio. Em primeiro lugar, porque foi erguido num momento de recessão econômica, em que quase não houve novas construções. Em segundo, pelo tipo de uso. Era um edifício de uso misto, que abrigava ao mesmo tempo a sede social do Instituto, os escritórios das firmas exportadoras de cacau e o armazém de beneficiamento do produto, o que trazia demandas específicas em termos de espaço. Por um lado, era um edifício de enormes proporções, que ocupou um quarteirão inteiro dos grandes quarteirões constituídos pelo arruamento da faixa de aterro. Os demais edifícios erguidos «nos terrenos baldios conquistados ao mar» não tinham, nem de longe, aquelas dimensões, que podem



FIGURA 14 | Vista aérea da cidade de Salvador a partir do mar, possivelmente na segunda metade da década de 1930. Nota-se que a faixa de aterro, embaixo à esquerda, contava com pouquíssimos lotes ocupados, e que a maioria dos edifícios construídos estava localizada à Rua Miguel Calmon. Acervo Museu Tempotal.



FIGURA 15 y 16 | O edifício-sede do Instituto de Cacau da Bahia, provavelmente no final dos anos 1930. Notar o isolamento do edifício e o contraste de suas formas com os edifícios do bairro consolidado. Acervo Museu Tempotal.

ser associadas ao fato de se tratar de um edifício com finalidade industrial. Por outro, seu uso demandava uma contiguidade direta com os armazéns porto, sendo o próprio edifício do Instituto um armazém de exportação (ele tinha uma passagem subterrânea que o conectava diretamente ao cais, em frente ao armazém Nº 6). Portanto, o edifício-sede do Instituto de Cacau da Bahia, assim como o Moinho da Bahia, erguido na década de 1920, seguiram uma lógica de implantação diferente dos demais edifícios erguidos na faixa de aterro, porque sua finalidade era diferente da daqueles edifícios, que eram exclusivamente sedes sociais de empresas.

Ao invés da proximidade do bairro consolidado, partindo da Rua Miguel Calmon em direção ao mar, que havia norteado as outras construções, estes buscaram a proximidade dos armazéns do porto. Além disso, estavam localizados nos quarteirões depois da Associação Comercial, na direção da Jequitiaia, numa área que não tinha contiguidade direta com a parte mais viva e consolidada do Comércio, embora houvesse ainda muitos terrenos disponíveis entre a Alfândega e a Associação Comercial, a área mais central e valorizada do bairro, quando foram construídos. Revelam assim sua vocação eminentemente *industrial*, afastados do bairro propria-

mente dito. Quanto ao Instituto de Cacau, é significativo que a sede social ficasse na face do edifício voltada para o bairro consolidado (a Rua da Espanha) e as áreas destinadas ao armazém ficassem do outro lado.

Por todos esses motivos, o edifício-sede do Instituto de Cacau da Bahia seria uma *exceção* na dinâmica imobiliária do Comércio no início dos anos 1930. Localizado no limiar do bairro, ele demorou muito para ganhar companheiros nas proximidades, e permaneceu por anos isolado, como mostram as fotografias da época (Figs. 15 e 16).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O processo de modernização do Comércio pode ser dividido em duas fases distintas, separadas por um «entre-ato». A primeira foi a construção da faixa de aterro e dos novos armazéns do porto, inaugurados em 1913, sob a responsabilidade do governo federal. Essa fase teve como parte integrante e fundamental a renovação expressiva do bairro preexistente no ano de 1912, com o alargamento das ruas principais. Ao mesmo tempo, os novos terrenos conquistados ao mar permaneceram vazios.

A segunda fase foi a ocupação da faixa de aterro, na década de 1920. Essa fase iniciou-se com os incentivos fiscais dados pela Lei do Conselho Municipal Nº 1125, de 15 de junho de 1925, e foi interrompida bruscamente com a crise econômica mundial de 1929. A construção do edifício-sede do Instituto de Cacau da Bahia aconteceu, portanto, num momento de estagnação, quando poucas obras foram realizadas no bairro. Estava na contratendência de sua dinâmica imobiliária.

Ambas as fases foram permeadas por uma mesma lógica de produção da cidade, que surpreende, de certa forma, o leitor de hoje, porque é muito diferente da nossa. O processo de modernização do Comércio baseou-se numa cultura de edificar onde a produção do novo incorporava porções consideráveis do antigo, estabelecendo com este um *diálogo*. E isso acontecia não porque aquele processo de modernização fosse «incompleto», mas porque havia na época uma ideia diferente do que era *ser moderno*.

Isso é visível nos «cortes» de prédios na parte antiga do bairro, que constituíram uma porção considerável das obras de renovação realizadas em 1912. O diálogo entre o antigo e o novo, que foi a marca daquelas inter-

venções, possibilitou a permanência e a incorporação de partes das edificações preexistentes na produção da nova arquitetura do bairro, que nem por isso era considerada menos nova, ou menos nobre. Esse diálogo se observa também na opção de remodelar a parte antiga do bairro quando da renovação de 1912. Tratava-se de uma ideia de novo que buscava, voluntariamente, a relação com o antigo. De uma ideia de novo que não era sinônimo de tábula rasa, como nos dias de hoje, quando muito provavelmente a parte antiga do bairro teria sido deixada como estava para a construção de um bairro completamente novo na faixa de aterro em frente.

Por todos esses motivos, e porque a reforma urbana de 1912 reforçou tão veementemente o papel do bairro preexistente, modernizando-o, e como tal, consolidando-o como o *bairro* dentro da retórica de modernização da cidade, a ocupação da faixa de aterro foi tão lenta e o estranhamento em relação àqueles terrenos foi tão grande. Provavelmente, não havia nas décadas de 1910/1920 uma pressão imobiliária tão forte que levasse a uma pronta ocupação da área. Além disso, a parte velha do bairro estava com seu parque imobiliário todo renovado e respondia à demanda por *espaços modernos* da época. Dessa forma, a faixa de aterro foi sentida durante todo o período de estudo como um grande vazio urbano, e sua ocupação buscou sempre a continuidade e a contiguidade com o bairro consolidado. Nesse sentido, o diálogo entre velho e novo colocado em prática na modernização do Comércio silenciou o que era *totalmente novo* (a faixa de aterro), relegando-o ao papel de um vazio amorfo.

O Movimento Moderno e a cultura do século XX mais recente moldaram nossa maneira de olhar para o passado, nos fizeram acreditar que o novo era sempre sinônimo de tábula rasa – nos acostumaram a considerar novo apenas o que é *totalmente novo*, diferente e oposto ao antigo. Por esse motivo, as reformas urbanas do início do século XX nos surpreendem, pois mostram uma outra face do novo – um novo que estava em constante diálogo com o antigo, e mesmo um novo que *recusava* o totalmente novo. A solidão do edifício-sede do Instituto de Cacau da Bahia, isolado da cidade justamente por ter buscado a contiguidade com o «porto moderno», talvez possa ser vista como um grande símbolo dessa surpresa e dessa diferença de culturas. ■



BIBLIOGRAFIA

DE PAOLI, P. S.: *Entre Relíquias e Casas Velhas. A arquitetura das reformas urbanas de Pereira Passos no Centro do Rio de Janeiro.* Rio de Janeiro: Rio Book's, 2013.

DE PAOLI, P. S.: «Um espelho às avessas. A Rua da Uruguayana nas reformas urbanas do prefeito Pereira Passos no Centro do Rio de Janeiro (1902–1906).» In *ARQUISUR Revista*. Associação de Escolas e Faculdades de Arquitetura Públicas da América do Sul, Nº 04, 2013. pp.76–89.

ROSADO, R. de C. S. de C.: *Cronologia Portos da Bahia.* 2ª ed. Salvador: CODEBA, 2000.

Mensagem apresentada á Assembléa 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.

Mensagem apresentada á Assembléa Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 1ª sessão ordinária da 13ª legislatura pelo Dr. J.J. Seabra, Governador do Estado. Bahia: Secção de Obras da «Revista do Brasil», 1915.