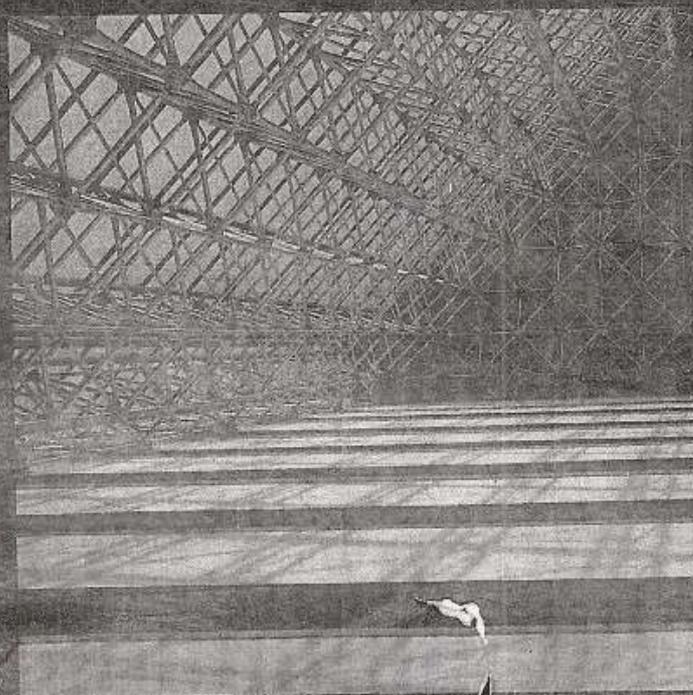


# ARQUITETURAS NO BRASIL/ ANOS 80



Acção cultural



projeto

<i>Edição</i>	Projeto Editores Associados Ltda.
<i>Editor</i>	Vicente Wissenbach
<i>Editor Executivo</i>	Hugo Segawa
<i>Pesquisa e texto</i>	Hugo Segawa, Cecília Rodrigues dos Santos, Ruth Verde Zein
<i>Assistente de pesquisa</i>	Guilherme Mazza Dourado
<i>Auxiliar de pesquisa</i>	Maria da Glória Rosa da Silva (Região Centro-Oeste/Sudeste)
<i>Secretária de redação</i>	Maria Isabel Lorencetti
<i>Execução Editorial</i>	PW Gráficos e Editores Associados Ltda.
<i>Coordenação</i>	Eugenio Alex Wissenbach
<i>Projeto Gráfico</i>	Vivaldo Tsukumo
<i>Produção</i>	Margareth Machado de Oliveira Pinotti, Anita Richlowski Marins, Clarice Almeida Tavares, Eliane Miller Bossolan, Érico Fujiwara, Hilda Lara, João Antônio Santos, João Paulo Azevedo, Mariana Villas Bôas Concione, Nereiva Aparecida Alves, Paulo Hoshino, Pedro N. Duarte, Solange Meindenz
<i>Fotocomposição</i>	PW
<i>Fotolito</i>	Margraf
<i>Impressão e acabamento</i>	CLY
<i>Capa</i>	Centro de Proteção Ambiental de Balbina, de Severiano Porto e Mário Emilio Ribeiro (foto Severiano Porto)/Edifício Tancredo Neves, de Joel Ramalho, Leonardo Oba e Guilherme Zamoner Neto (foto cortesia Joel Ramalho)/Panteão da Pátria, de Oscar Niemeyer (foto Hugo Segawa)/Prefeitura de Itá, da Equipe Técnica da Divisão de Urbanismo do Departamento de Projetos de Edificações da Eletrosul de Florianópolis (foto cortesia Departamento de Projetos de Edificações da Eletrosul).

Biblioteca: Tatiana Douchkin CRM 8/586

ARQUITETURAS NO BRASIL/ANOS 80  
A772 Apresentação: Jacques Rangé. Introdução: Hugo Segawa  
São Paulo, Projeto, 1988.

Vários colaboradores

Apoio cultural Brasilit  
(Lei n.º 7505/86)

1. Arquitetura contemporânea - Brasil. 2. Arquitetura - História - Brasil. I. Rangé, Jacques, apresentação. II. Segawa, Hugo, introdução.

CDD (18.ª ed.) 724.981  
CDU (FID n.º 316) 72.036

# Crise e Modernização, a Arquitetura dos Anos 30 em Salvador\*

A participação da Bahia no processo de formação da arquitetura moderna no Brasil não tem sido devidamente avaliada, como de resto os demais Estados, à exceção do Rio de Janeiro, São Paulo e Pernambuco. A hegemonia que o grupo de arquitetos cariocas, ligado a Le Corbusier, atingiu durante o Estado Novo (1937-1945) eclipsou movimentos importantes de inspirações distintas desenvolvidos contemporaneamente em outros Estados. Mesmo São Paulo e Pernambuco são citados pelos historiadores de arte como cenários de episódios mais ou menos fugazes protagonizados por arquitetos isolados - Gregori Warchavchik e Luiz Nunes, respectivamente - que se inserem nos antecedentes da arquitetura moderna propriamente brasileira, do mesmo modo que a tentativa de Lúcio Costa de reformulação do ensino da Escola Nacional de Belas-Artes, em 1931.<sup>1</sup>

O marco zero dessa arquitetura seria o projeto do Ministério da Educação e Saúde (1936-1943), no Rio de Janeiro, nascido da iniciativa governamental e legitimado pela participação, ainda que como consultor nos estudos preliminares, do famoso arquiteto franco-suíço. Não se há de negar naturalmente a importância desse edifício, que Le Corbusier em um primeiro momento fez restrições, passando a reivindicar autoria e honorários após sua repercussão internacional, bem como o mérito do movimento desencadeado pelos cariocas. Iguamente parcial seria minimizar a contribuição de outros movimentos desenvolvidos longe do poder central enfrentando enormes resistências.

Uma coisa é certa. Não se pode classificar o caso baiano como um episódio isolado, desvinculado da realidade sócio-econômica local. A arquitetura moderna foi introduzida em Salvador no bojo de um esforço de modernização ansiado por toda a população e liderado por intelectuais e homens públicos baianos.

Paulo Ormino de Azevedo

\* Este artigo constitui parte dos estudos que vêm sendo desenvolvidos pelo Inventário de Proteção do Acervo Cultural da Bahia, em cuja pesquisa participam ainda os arquitetos Rubenio Simas e Cybele Celestino.

Elevador Lacerda.

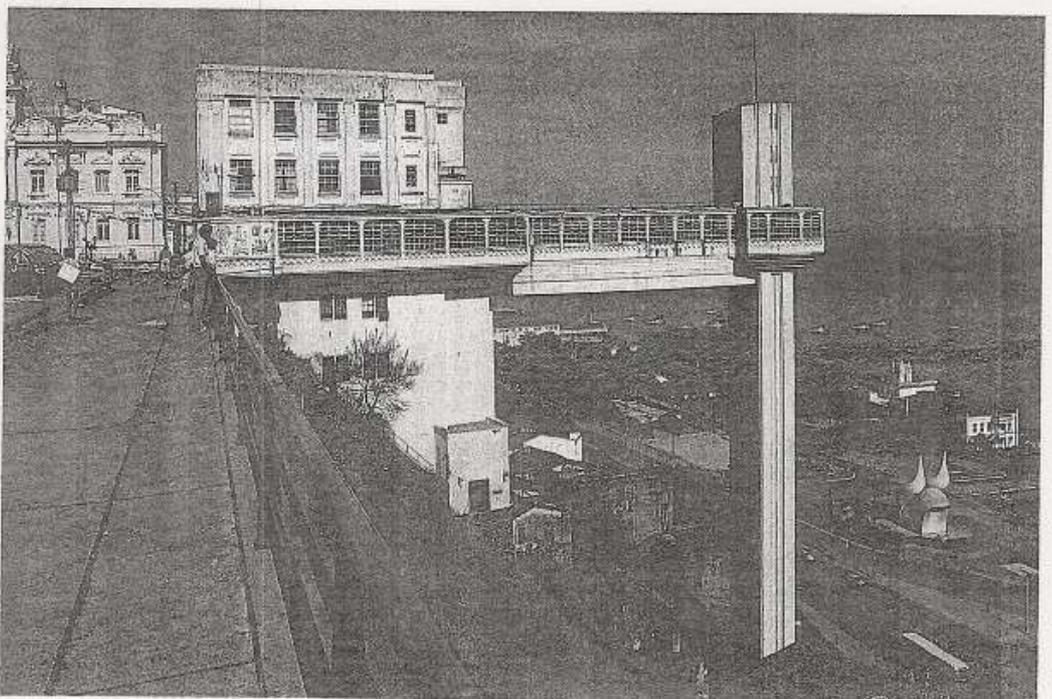


Foto: Hugo Siqueira

## Modernização da Bahia

Desde o início do século XIX, a economia baiana começa a experimentar crescentes dificuldades internas de produção e externas de comercialização dos produtos tradicionais: açúcar, fumo e algodão. No final do século, a indústria do açúcar, principal produto de exportação do Estado, entrou em crise e não conseguiu mais se reerguer. O único produto novo na pauta de exportação era o cacau, cuja produção começou a crescer a partir da última década do século passado. Entre 1900 e 1920, Salvador cresceu apenas 1,6%, atingindo o total de 283 422 habitantes.

A cidade, por outro lado, havia acumulado graves problemas, especialmente de circulação. Fundada sobre a borda de uma falha geológica, obedecendo a princípios de defesa em altura, a cidade havia se desenvolvido linearmente em dois níveis, seguindo a crista da falha e uma estreita faixa de areia, a Praia, na base da Montanha. A partir do século XVIII, a cidade alta se expande no altiplano sulcado por profundos vales. No final do século passado tentou-se integrar esse arquipélago urbano com alguns arcos, sem grande sucesso.

Uma primeira tentativa de modernização de Salvador, espelhada no que acontecia no Rio de Janeiro, é iniciada em 1906 com a ampliação do porto e reforma da cidade alta (1912-16), ambas iniciativas de José Joaquim Seabra, como ministro de Estado e governador da Bahia. A reforma de Seabra, que implicou a demolição de inúmeros monumentos, especialmente religiosos, dividiu a opinião pública baiana.

Enquanto em São Paulo e no Rio de Janeiro os intelectuais elegiam o Neocolonial como saída para a arquitetura brasileira, em Salvador, a população se envolvia num debate muito mais candente: preservar ou modernizar a cidade ao ritmo das picaretas ameaçadoras. Os jornais da época dão uma idéia dessa polêmica: "Um grande tremor de terra; um incêndio, seguido de um cyclone que varra as cinzas para o mar; cem mil operários para a construção da nova cidade".<sup>2</sup> "Que o alvião demolidor, desrespeitoso e ousado, impenitente, abra no seio da velha cidade a alegria nova das vias amplas, modernas, por onde possa circular livre e fecunda a vida feliz de um povo forte!"<sup>3</sup>

Uma outra parte da população se posicionava contrária, uma polêmica que se prolongaria até pelo menos 1935. Enquanto o Prior do Mosteiro de São Bento lançava um manifesto conclamando o povo a não permitir a demolição daquele monumento, o que efetivamente conseguiu, e intelectuais baianos lançavam em 1928 o "Protesto contra a demolição da Sé", o Arcebispo Primaz do Brasil vendia em 1933 a Sé tricentenária a uma multinacional para a passagem do bonde, que 28 anos mais tarde seria desativado.

Mesmo após a demolição da Sé, bode expiatório da falsa modernização da cidade, os adeptos do "urbanismo demolidor" não desistem. Durante a Semana do Urbanismo, realizada em Salvador em outubro de 1935, um dos conferencistas afirmava: "Está aqui a razão por que dizia: a loucura de Nero é, já agora, o sonho do urbanista. Um incêndio de Roma em cada cidade d'estas! ... Destruir o errado para mostrar nas fumaradas rescaldozas, imagens foscas de patibulos armados para castigar os erros!"<sup>4</sup>

## Uma arquitetura nova

É nesse contexto de polêmica e desejo de mudança que se constroem as primeiras obras da arquitetura nova em Salvador. Ao contrário do que aconteceu na Europa, onde a arquitetura moderna resultou de uma série de fatores, como intenso processo de urbanização, introdução de novas técnicas de construir, revolução nas artes figurativas etc., na Bahia a introdução da nova arquitetura parece resultar quase exclusivamente do desejo de romper com o passado. Como vimos, a cidade estava estagnada, as estruturas metálicas eram importadas já prontas da Europa, desde a metade do século passado, o concreto armado vinha sendo usado há vários anos debaixo de espesso emplastro de decoração eclética.

Ocorre ainda que o primeiro movimento renovador da pintura e escultura só iria se verificar em 1949, liderado por artistas recém-chegados do exterior, como Mário Cravo Jr. e Carlos Bastos, aos quais aderiram outros, como Carybé (argentino), Genaro de Carvalho, Rubem Valentim e Jenner Augusto. Por outro lado, Salvador não possuía, a rigor, um curso de arquitetura. A Academia de Belas-Artes, fundada em 1877 por um grupo de artistas plásticos dissidentes do Imperial Liceu de Artes e Ofícios, aos quais se juntou o engenheiro-arquiteto José Nivaldo Allioni, formado em Gand, na Bélgica, só começa a formar arquitetos de maneira mais ou menos regular a partir de 1936.<sup>5</sup> Anteriormente só havia conseguido formar dois profissionais, e durante a década de 40 não produz um só profissional. Todos seguiam a linha conservadora da Beaux Arts de Paris.

Esse processo de modernização e introdução da arquitetura nova em Salvador é feito fundamentalmente por alguns homens públicos, através da criação de instituições de concepção inovadora e programas complexos, aos quais buscavam associar uma arquitetura igualmente nova. Desempenharam papel de destaque na intermediação entre essas autoridades e arquitetos modernos, a maioria dos quais do Sul do país, numa primeira fase, algumas companhias construtoras que atuavam em Salvador, como a norueguesa Christiani Nielsen e a baiana Cia. Brasileira Imobiliária e de Construção.

### O Elevador Lacerda

Feita a ampliação da cidade baixa com as obras do porto e a reforma da cidade alta, no governo Seabra, permanecia o sistema de transportes coletivos muito deficiente com alguns trechos ainda com tração animal. No início de 1927, a Cia. Linha Circular, pertencente aos irmãos

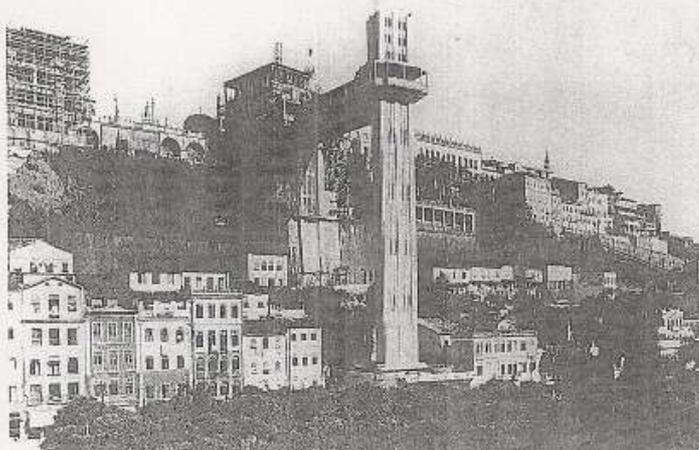
Guinle, que explorava serviços de bondes na cidade alta, é adquirida pela Cia. Brasileira de Força Elétrica, controlada pela General Electric. No início do ano seguinte, o presidente da GE visita Salvador e acerta com o intendente municipal a revisão do contrato da companhia, comprometendo-se, entre outras coisas, a instalar três novas cabines de elevadores ligando os dois níveis da cidade. A multinacional assume, em seguida, o controle do serviço de bondes da cidade baixa, produção e distribuição de energia elétrica, e serviços telefônicos.<sup>6</sup>

O elevador Lacerda, construído pela Christiani Nielsen durante o ano de 1929, é provavelmente a primeira obra de arquitetura moderna construída na Bahia. Seu projeto, de autoria do arquiteto Fleming Thiesen, com assessoria da Otis Company, foi detalhado pelo escritório Prentice & Fioderer do Rio de Janeiro, que não obstante a formação historicista de seus titulares mantém as características originais do traço. Tratava-se de um projeto arrojado, o maior elevador de passageiros para fins comerciais do mundo, que logo se transformaria no marco visual mais importante da cidade.

O Elevador Lacerda parece ter-se inspirado nos ideais do movimento futurista e até mesmo em certos desenhos do arquiteto Sant'Elia, da série *Città Nuova*. A exaltação da velocidade, das circulações vertical e horizontal e do monumental estão aí claramente expressos na esbelta torre (3,55 x 7,48 m) de concreto de 73,50 m de altura e ponte mista de aço e concreto com 28, 71 m de vão, que servem de pórtico gigante à ladeira da Montanha. No seu interior, o usuário vê a paisagem se transformar, enquanto lhe foge o piso da cabine vencendo os 60 m de desnível em 17 segundos.<sup>7</sup>

Salvador estava, aliás, preparada para essas idéias, pois tiveram ampla repercussão as conferências realizadas por Marinetti, co-autor com Sant'Elia do *Manifesto Futurista* (1914), três anos antes, a ponto de os "velozes" ônibus recém-inaugurados serem apelidados de "marinetes".

O novo elevador é inaugurado em 1º de janeiro de 1930, quando a Bahia sentia o duplo efeito da crise internacional e da revolução nacional. A população estava agitada e se revolta contra o mau serviço prestado pela Cia. Linha Circular, incendiando 60 bondes. A quebra da Bolsa de Nova York pôs em xeque-mate a principal receita do Estado, com a queda vertiginosa dos preços do cacau, despertando as sonolentas lideranças políticas locais do sonho de ver recuperada a economia açucareira de seus antepassados.



Elevador Lacerda em construção.

### A sede do Instituto do Cacau

A resposta do governo foi a criação de um órgão com amplas atribuições: assistência técnica à lavoura, melhoria da infra-estrutura regional, financiamento agrícola e da comercialização externa, industrialização do produto etc.

Coube ao Dr. Ignácio Tosta Filho, secretário da Agricultura e velho defensor de medidas de amparo à cacauicultura, a concepção e a criação do Instituto do Cacau da Bahia, em 1931. Tosta Filho, um homem esclarecido e decidido, quis dar à sede do Instituto, localizada junto ao novo porto, não só características técnicas avançadas, como também uma expressão arquitetônica coerente, adotando uma postura que seria seguida, mais tarde, por Herbert Moses na construção da sede da Associação Brasileira de Imprensa, no Rio de Janeiro, e por Gustavo Capanema, no novo Ministério da Educação e Saúde.

O edifício do Instituto do Cacau (1933-36), além de abrigar a administração do órgão foi concebido como um grande armazém (250 000 sacos) para estocagem do produto em condições técnicas perfeitas: expurgo através de câmaras de vácuo, movimentação do produto sem contato manual e guarda em depósitos com controle ambiental. Seu projeto arquitetônico, embora firmado pelo escritório Floderer & Buddeus,<sup>8</sup> é de autoria do segundo, como se pode notar pelo traço, confirmado pelo depoimento de Abelardo de Souza.<sup>9</sup>

Alexander Buddeus era arquiteto alemão perfeitamente alinhado com o movimento moderno. Quando chegou ao Brasil, no final da década de 20, já havia construído importantes projetos em sua terra. Buddeus foi peça importante na tentativa de reformulação do ensino de arquitetura na Escola Nacional de Belas-Artes, em 1931. Lúcio Costa, que ficara impressionado com a limpeza de um edifício seu na rua da Alfândega, o convidou para lecionar composição de arquitetura no último ano do curso de arquitetura, em posição mais destacada que Gregori Warchavchik, que ocupou a mesma disciplina no 4.º ano.<sup>10</sup> Os dois revolucionaram o ensino de arquitetura na ENBA, quando aí cursavam Ernani Vasconcelos, Alcides da Rocha Miranda, Oscar Niemeyer, Luiz Nunes, Jorge Moreira, Milton Roberto, entre outros, que ocupariam papéis destacados na arquitetura moderna brasileira.

O Instituto do Cacau apresentava notáveis avanços técnicos para sua época: lajes-cogumelo, articulação com o porto através de esteiras subterrâneas, autoclaves para expurgo do cacau, transporte da sacaria por meio de esteiras rolantes e rampas, controle da umidade dos depósitos através de ventilação forçada e filtros de sílica-gel instalados na cobertura.

Externamente, o edifício lembra a arquitetura do também alemão Erich Mendelsohn pela expressividade de sua função, monumentalidade e predomínio das horizontais, embora não apresente a mesma leveza da obra de Mendelsohn. Internamente, seu *lobby* recebeu tratamento "marajoara", na tentativa de criar raízes americanas, como já haviam feito Agache, Edgar Viana, Louis Lacombe, entre outros, no Rio de Janeiro,<sup>11</sup> seguindo uma atitude semelhante à de Frank Lloyd Wright com a utilização de baixos-relevos *mayas*. Tal decoração foi executada pela firma Laubisch & Hirth, entre cujos colaboradores figurava Joaquim Tenreiro. A indicação de Buddeus deve-se, provavelmente, à Construtora Christiani Nielsen, responsável por aquela obra, cujo nome está ligado às principais realizações da arquitetura moderna na Bahia, durante a década de 30.

### A "Pupileira"

Outra obra dessa empresa, que denota sua opção pela nova arquitetura, é a creche construída para a Diretoria de Obras Públicas e Urbanismo de Salvador, conhecida como "Pupileira". Sua concepção e programa são devidos ao pediatra Martagão Gesteira e revela uma preocupação que só se transformaria em uma reivindicação da sociedade civil brasileira quase meio século mais tarde. Infelizmente não conseguimos, até o momento, esclarecer a autoria do projeto arquitetônico desse edifício de 1935, cujas fachadas envidraçadas curvas em balanço lembram a arquitetura nórdica da época, especialmente a obra de Jacobus J. Pieter Oud, embora coroado por um telhado que lhe dá um certo ar caboclo.

### A "Semana de Urbanismo"

É nessa época, 1935, que se realiza em Salvador a "Semana de Urbanismo", patrocinada pela Comissão do Plano da Cidade do Salvador e núcleo baiano da Sociedade dos Amigos de Alberto Torres. As propostas, quase todas formuladas por engenheiros, são inspiradas na experiência urbanística inglesa e americana: *garden cities*, *zoning*, *park-ways*, *council-manager*. A *Carta de Atenas*, assim como a obra de Le Corbusier, parece inteiramente ignorada.

Muitas idéias aí propostas, como *park-ways* seguindo os vales dos rios e túneis articulando as cidades baixa e alta, seriam aproveitadas mais tarde pelo Escritório do Plano Urbanístico da Cidade do Salvador (1943-47). Nas conclusões, entre outras medidas, se solicitava a classificação de Salvador como monumento nacional com direito à mesma subvenção que Ouro Preto - cidade que gozava desse privilégio - já recebia.<sup>12</sup>

### Agência de Correios e Telégrafos

Algumas agências federais também colaboraram nesse processo de introdução da nova arquitetura em Salvador. As instituições que lidavam com tecnologias avançadas foram das primeiras a aceitar a arquitetura moderna, e a Bahia se mostrou mais permeável a essas experiências que outros Estados. É o caso da agência de Correios e Telégrafos de Salvador. Em 1933 haviam sido aprovadas as plantas do novo edifício, mas o diretor regional dos Correios as considerou inadequadas e solicitou a confecção de um novo projeto, no ano seguinte. A licitação para sua construção foi vencida pela S.A. Construtora Comercial e Industrial do Brasil. As obras iniciadas no final de 1935 são concluídas dois anos mais tarde. Tratava-se de um edifício já despido de qualquer tipo de decoração com janelas altas corridas e escadas formando caixas de vidro nas esquinas, mas que mantinha os velhos princípios de composição axial. Quando da sua inauguração, o jornal *A Tarde* criticou sua arquitetura, apelidada de "cúbica", como pouco adaptada ao nosso clima pelo uso abundante do vidro e falta de varandas de proteção. Tratava-se de uma orientação do órgão a nível nacional, pois no mesmo estilo tinham sido construídas as agências de Fortaleza e algumas no interior da Bahia, segundo a mesma fonte.<sup>13</sup>

### Estação de Hidroaviões

A importância que assumiu a aviação num país das dimensões do Brasil fez com que Salvador ganhasse outro edifício moderno no final da década de 30. Ao mesmo tempo que era organizado o concurso para o Aeroporto Santos Dumont (1937), vencido pelos irmãos Roberto (parte terrestre) e Atilio Correia Lima (parte marítima), o Departamento de Aeronáutica Civil contratava, com o arquiteto Ricardo Antunes, o projeto da Estação de Hidroaviões de Salvador, inaugurada em 1939.<sup>14</sup> Esse edifício situado em posição privilegiada no Porto dos Tainheiros demonstra a preocupação do projetista em sua perfeita orientação e em tirar partido da paisagem, através da criação de terraços e ambientes transparentes, como o restaurante panorâmico.



Instituto do Cacau.



Lobby do Instituto do Cacau com seu tratamento "marajoara".

### Instituto de Educação da Bahia

Mas a maior realização dessa década é sem dúvida o Instituto de Educação da Bahia (1937-1939), atual ICEIA. Sua idealização e realização se deve ao educador Álvaro Augusto da Silva, então diretor da Escola Normal da Bahia.<sup>15</sup> Em 1934, após a definição do terreno, um antigo campo de tiro junto à Fortaleza do Barbalho, ele viaja ao Sul do país para observar as principais experiências educacionais e, aparentemente, não se impressiona com a

concepção e arquitetura ultrapassadas da Escola Normal do Rio de Janeiro, recém-inaugurada. A essa altura devia ter notícia do que se fazia em Pernambuco, para onde viaja no ano seguinte com igual intenção. No Recife seguramente conheceu os projetos que Luiz Nunes desenvolvia à frente da Diretoria de Arquitetura e Urbanismo, como a escola para crianças excepcionais e a escola rural Alberto Torres, em fase de conclusão, e faz sua opção.

Voltando a Salvador, define o programa da nova escola, que não se restringia ao ensino tradicional, incluindo atividades socializantes (teatro, dança etc.), científicas, esportivas e uma escola experimental para treinamento dos novos professores. A obra foi licitada em 1936 e concluída três anos mais tarde, já na interventoria de Landulfo Alves, quando era secretário de Educação e Saúde (1939-42) Isaias de Almeida Alves, a quem, equivocadamente, se atribui o mérito da obra. Seu projeto arquitetônico, em que volumes geométricos perfeitos se articulam harmoniosamente entremeados por quadra de esportes, piscinas e recreios, denota forte influência de Walter Gropius. Seu autor é quase seguramente Alexander Buddeus, não só pela semelhança com outros trabalhos seus e relação com a Christiani Nielsen, executora da obra, como pela referência feita por Philip L. Goodwin ao autor do projeto como "a Germantrained Brazilian architect", atributo que só podia ser aplicado a Buddeus.<sup>16</sup>

Ao contrário do que corria no Rio de Janeiro e em Belo Horizonte, onde o Estado Novo era o mecenas da nova Arquitetura, em Salvador pouca coisa se constrói no período, salvo a conclusão de algumas obras anteriormente projetadas. Esse vazio é parcialmente preenchido pela iniciativa privada.

### A Cia. Brasileira Imobiliária e Construções

Até o final da década de 30, a população de Salvador não conhecia outra forma de habitação senão os velhos sobrados e casinhas isoladas nos setenta loteamentos licenciados na Prefeitura, durante aquela década. A maioria desses lotes permanecia desocupada por encontrar-se a cidade praticamente estagnada.<sup>17</sup> Tratava-se, porém, de uma das poucas alternativas para capitalização de poupanças da classe média local.

As poucas construções executadas nesses loteamentos eram *bungalows* e casitas edificadas por construtores individuais, copiando modelos publicados em revistas e manuais especializados, do tipo "faça você mesmo". Mas a rede de infra-estrutura de Salvador era muito restrita e não tardariam a aparecer os primeiros blocos de apartamentos. Curiosamente são todos condomínios de famílias tradicionais baianas, como os edifícios Dourado, Bráulio Xavier e Gordilho - este projetado pelo engenheiro e arquiteto Walter Gordilho -, todos, porém, localizados em bairros consolidados.

Surge então a primeira construtora e incorporadora baiana, a Cia. Brasileira Imobiliária e Construções S.A. que teria um papel de destaque na difusão da nova arquitetura. Seu principal acionista, o engenheiro Carlos Costa Pinto Pinho, era sobrinho e filho adotivo do maior colecionador de arte da Bahia, mas reage ao academicismo doméstico optando pela arte e arquitetura moderna. Entre 1937 e 1938, Lô Costa Pinto, como era conhecido, constrói o primeiro edifício de apartamentos da cidade, projeto do engenheiro Arézio Fonseca, seu colega de turma e sócio.

Em 1939, sob projeto do arquiteto Hélio Queiroz Duarte, um dos seus mais assíduos colaboradores, constrói o Edifício Bráulio Xavier, apartamentos luxuosos com quatro salas e cinco quartos, envolvidos por varandas, dentro de um parque, no centro da cidade, em S. Raimundo. O edifício, que já utilizava pilotis, possuía no térreo amplo salão coletivo, sala para jogos e um pequeno museu de família, além do consultório pediátrico de seu proprietário. A Cia. Brasileira de Construção incorpora também os primeiros edifícios

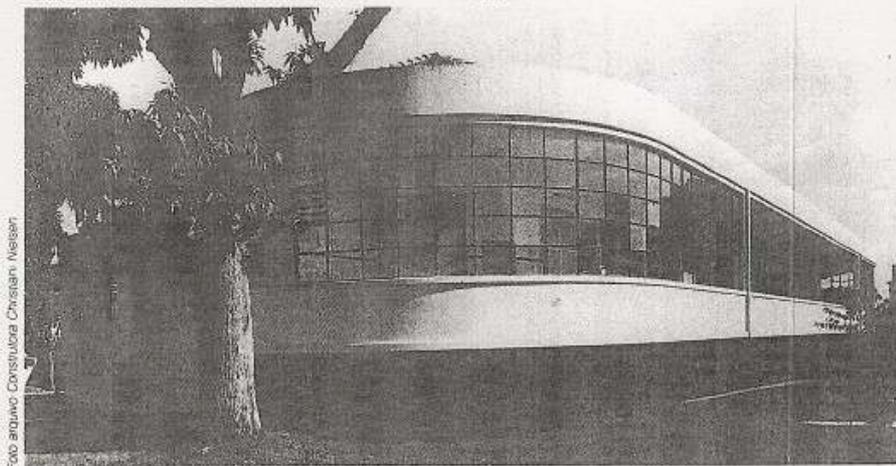


Foto arquivo Construtora Christiani Nielsen

"Pupleira".



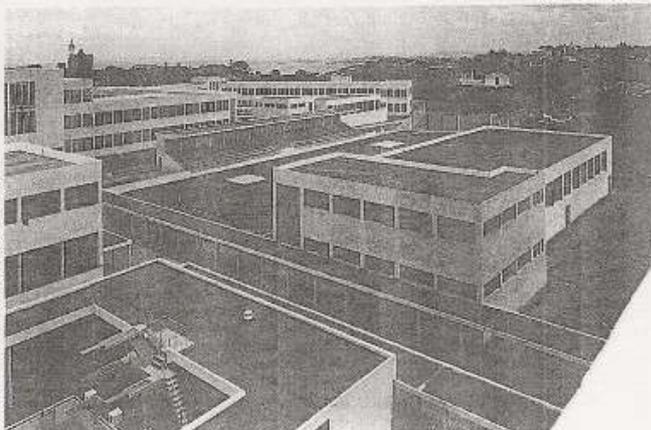
Foto Gilberto Gamos/cadetes pela Agência Central dos Correios e Telégrafos de Bahia

Agência de Correios e Telégrafos.

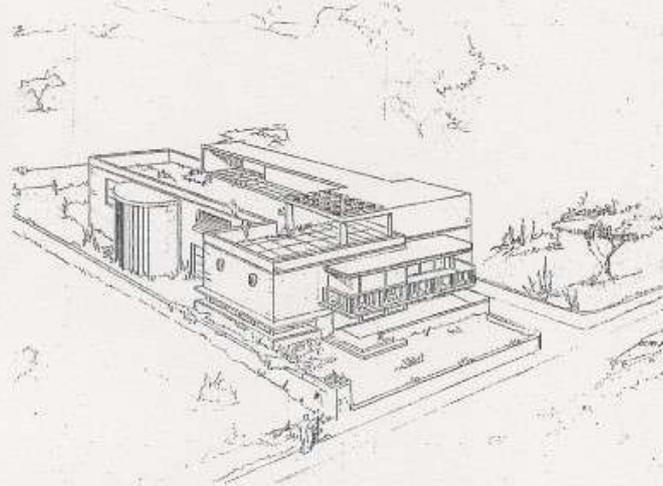
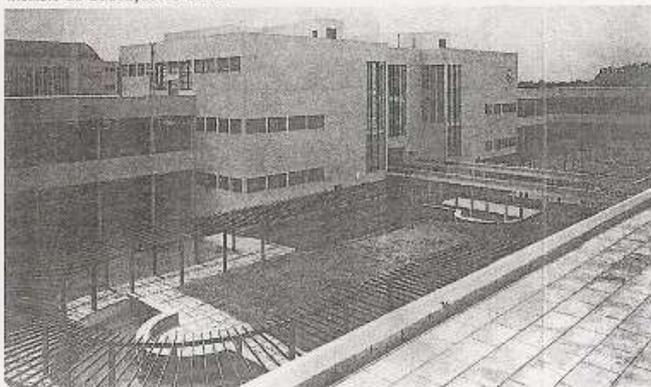


Foto Paulo Diniz/Arquiteto

Estação de Hidroaviões.



Instituto de Educação da Bahia.

Residência de Lô Costa Pinto.  
Perspectiva original do arquiteto  
Ramiro Fonseca.

comerciais da cidade, o Edifício Chile e o Edifício Chindler & Adler (1940), este último projeto de Hélio Duarte, incluindo loja térrea, quarenta salas de escritório e três apartamentos, no último andar. Hélio Duarte passa a ensinar no curso de arquitetura de Escola de Belas-Artes, mas não consegue alterar sua linha classicizante.

Outro colaborador da Cia. Brasileira Imobiliária e Construções era o escritório Freire & Sodré, do Rio de Janeiro, com quem Lô Costa Pinto projeta sua própria casa, na Barra Avenida. Embora aquele escritório projetasse edifícios nos mais diferentes estilos, possivelmente por insistência do proprietário, projeta uma casa sóbria com grandes terraços, que lembra, inclusive na apresentação, o projeto da residência de Ronan Borges, no Rio de Janeiro, de autoria de Lúcio Costa (1934). A preocupação de Lô Costa Pinto não é só com a arquitetura, mas também se estende ao mobiliário que iria recheiar a casa. Contrata para tal as firmas Laubish Hirth (móveis) e Nadir Figueiredo (luminárias), tudo segundo o *design* mais avançado da época.

É com o mesmo escritório, mas numa linha que se convencionou chamar de Protomoderno,<sup>18</sup> que a Cia. Brasileira Imobiliária e Construções realiza, com esmerado acabamento, o Edifício Oceania, a maior construção do Norte e Nordeste, na época com um programa complexo que inclui um cassino, cine-teatro, restaurante no térreo e sobreloja, sobrepostos por nove pavimentos de apartamentos.

Ao findar a década de 30, enquanto em São Paulo a produção arquitetônica moderna se restringia às casas de Warchavchik e, no Rio de Janeiro, a três obras de porte médio: a sede da ABI, dos Robertos, a Obra do Berço, de Niemeyer, e a Estação de Hidroaviões, de Correia Lima, Salvador exibia, como vimos, obras maiores

e mais complexas. Essa arrancada não teria, porém, continuidade. Primeiro, porque a Bahia é discriminada pelo Estado Novo, segundo, porque durante toda a década de 40, a Escola de Belas-Artes não produz sequer um arquiteto. Avança-se, porém, na discussão dos problemas urbanos, que encontra adequado equacionamento com o Escritório de Plano Urbanístico da cidade de Salvador, EPUCS. Sobre esse período de muita discussão e pouca construção, falaremos em outra oportunidade. Um novo surto da arquitetura moderna só viria ocorrer na transição das décadas de 40 e 50, na administração Otávio Mangabeira, em consequência da redemocratização. Anísio Teixeira, secretário da Educação e Saúde, promove as artes, lança as bases de um novo sistema de educação integrada, a escola-parque. A capital ganha equipamentos novos, como vila olímpica, hotel, penitenciária moderna, projeto para um novo teatro. Funda-se a Universidade Federal da Bahia e é reestruturado o curso de arquitetura. Inicia-se assim a segunda fase da arquitetura moderna na Bahia.

#### Notas

1. Sobre o assunto vide: Bruand, Yves, *Arquitetura contemporânea no Brasil*. São Paulo, Perspectiva, 1981; Mindlin, Henrique E. *Modern architecture in Brasil*. Rio de Janeiro/Amsterdam, Colibri, 1956; Santos, Paulo F. *Quatro séculos de arquitetura*. Rio de Janeiro, IAB, 1981.
2. Resposta de um leitor a uma enquete do *Jornal de Notícias*, publicada em 26/06/1912, sobre o que era melhor para a cidade no início do século XX, reproduzida por: Peres, Fernando da Rocha. *Memória da Sé*. Bahia, Macunaina, 1974, p.46.
3. *Gazeta do Povo*, Bahia, 20/05/1912, reproduzida por Peres, Fernando, op. cit., p. 36.
4. Comissão do Plano da Cidade do Salvador, *Conferências Semana de Urbanismo, 20 a 27 de outubro de 1935*. Bahia, Cia. Editora e Graphica da Bahia, 1937.
5. Torres, Octavio. *Resumo Histórico da Escola de Belas-Artes*. In: *Arquivo da Universidade da Bahia - Escola de Belas-Artes - 1953*. Salvador, Tip. Beneditina, 1953.
6. Stiel, Waidemar Corrêa. *História do transporte urbano no Brasil*. Brasília, EBTU/Pini, 1984, p. 380-401.
7. Reis, Felipe dos Santos. Ficha n.º 8 - Elevador Lacerda - S. Salvador - Bahia. *Concreto*, Rio de Janeiro, (12):84-6, setembro, 1938.
8. *Catálogo de Obras de Christiani & Nielson*. sl, sd.(1924-1946).
9. Souza, Abelardo de. *Arquitetura no Brasil*. São Paulo, Livraria Diadorim/Editora da Universidade de São Paulo, 1978, p. 26.
10. Santos, Paulo F., op. cit., p. 104.
11. Idem, p. 108.
12. Comissão do Plano da Cidade do Salvador, op. cit.
13. *A Tarde*. Salvador, 06/02/1938. As agências do interior baiano eram Juazeiro e Ilhéus. O jornal afirma que aparentemente as do Recife e Belém teriam igual sorte.
14. Antunes, Ricardo. Estação de Hidroaviões do Salvador. *Arquitetura e Urbanismo*, Rio de Janeiro, (5):619-23, set.-out. 1939.  
Antunes, Ricardo. Estação de Passageiros da Cidade do Salvador. *Arquitetura e Urbanismo*, Rio de Janeiro, julho-agosto de 1937, 291-2.
15. França, Alípio. *Escola Normal da Bahia - Memória Histórica 1836 a 1936*. Bahia, 1936, p. 126, 163-4
16. Goodwin, Philip L. *Brazil Builds*. New York, The Museum of Modern Art, 1943, p. 144.
17. Levantamento realizado pela Prefeitura de Salvador em subsídio ao Plano de Desenvolvimento Urbano - PLANDURB. Administração Jorge Hage, 1975-76.
18. Sobre o assunto vide: Conde, Luís Paulo et alii. Proto - modernismo em Copacabana. *Arquitetura Revista*, Rio de Janeiro, 3(3):40-9, 1965/1986.