



**10** necessárias falas  
cidade, arquitetura e urbanismo

Antonio **Heliodorio** Lima **Sampaio**



EDUFBA



COLEÇÃO  
PRÓFA

**10** necessárias falas

UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA

Reitor

*Dora Leal Rosa*

Vice-Reitor

*Luiz Rogério Bastos Leal*



EDITORA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA

Diretora

*Flávia Goullart Mota Garcia Rosa*

Conselho Editorial

Titulares

*Ângelo Szaniecki Perret Serpa*

*Alberto Brum Novaes*

*Caiuby Alves da Costa*

*Charbel Ninõ El-Hani*

*Dante Eustachio Lucchesi Ramacciotti*

*José Teixeira Cavalcante Filho*

Suplentes

*Cleise Furtado Mendes*

*Evelina de Carvalho Sá Hoisel*

*Maria Vidal de Negreiros Camargo*

FACULDADE DE ARQUITETURA

Diretora

*Solange Souza Araújo*

Programa de Pós-Graduação em Arquitetura  
e Urbanismo

Coordenador

*Francisco de Assis da Costa*

coleção PPGAU faufba

Conselho Editorial

*Francisco de Assis da Costa [coordenação  
editorial]*

*Gilberto Corso Pereira*

*Marco Aurélio A. de Filgueiras Gomes*

*Mário Mendonça de Oliveira*

*Odete Dourado Silva*

*Paola Berenstein Jacques*

*Pasqualino Romano Magnavita*

Antonio **Heliodoro** Lima **Sampaio**

# **10** necessárias falas

cidade, arquitetura e urbanismo

EDUFBA - PPGAU  
Salvador, Bahia  
2010

©2010, by Antonio Heliodorio Lima Sampaio  
Direitos de edição cedidos à EDUFBA.  
Feito o depósito legal.

Capa e Projeto Gráfico: *Angela Garcia Rosa*  
Revisão: *Simone de Pinho Lima*  
Normalização: *Iole Terso*

Foto da capa, cedida à EDUFBA por *Nilton Souza*, para esta edição.

---

Sistema de Bibliotecas - UFBA

---

Sampaio, Antonio Heliodorio Lima, 1944 -  
10 necessárias falas : cidade, arquitetura e urbanismo / Heliodorio Sampaio. - Salvador :  
EDUFBA; Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, 2010.  
252 p. : Il.

ISBN 978-85-232-0723-6

1. Arquitetura. 2. Cidades e vilas. 3. Planejamento urbano - Salvador (BA). 4. Arquitetura  
pós-moderna - Salvador (BA). 5. Ensaios brasileiros. I. Título.

CDD - 724.6

---

Editora filiada à



EDUFBA PPG-AU FAUFBA  
Rua Barão de Jeremoabo, s/n, Campus de Ondina, Rua Caetano Moura, 121  
40170-115 Salvador-BA Brasil Federação  
Tel/fax: (71)3283-6160/3283-6164 40210-905 Salvador-BA Brasil  
www.edufba.ufba.br | edufba@ufba.br Tel: 55 - 71 - 3283-5900

## Lista de figuras

- Figura 1 - Paredes plissadas e contrafortes, pré-fabricados
- Figura 2 - Contrafortes e paredes plissadas: Restaurante Quati
- Figura 3 - Aproveitamento da ruína, o Bar dos Três Arcos
- Figura 4 - Os contrafortes de sustentação lateral dos sobrados
- Figura 5 - Croquis da concepção mostram cortes e planta do partido adotado
- Figura 6 - O croqui da planta; com o palco recolhido
- Figura 7 - Perspectiva lateral: o largo vira rampa de observação do palco, elevado
- Figura 8 - Perspectiva de topo: o largo tomado pela plateia e, ao fundo, o palco
- Figura 9 - Desenhos de Rebouças para o Mercado do Peixe
- Figura 10 - Desenhos de Rebouças para o Mercado do Peixe
- Figura 11 - O sítio físico: os platôs e a drenagem complexa nos vales
- Figura 12 - O sítio físico: maquete do relevo complexo – vales, encostas platôs
- Figura 13 - Sistema viário em “leque”, adaptado do modelo radial-concêntrico
- Figura 14 - Sistema viário do modelo radial-concêntrico adaptado ao sítio físico, de modo claro, competente
- Figura 15 - Planta do sistema viário radial-concêntrico, no Centro
- Figura 16 - Perspectiva do sistema viário radial-concêntrico, no Centro
- Figura 17 - Perspectiva do sistema viário, no Centro – sob a Praça Castro Alves
- Figura 18 - Áreas sensíveis a preservar: de contato com o mar, e sistema de vales
- Figura 19 - Áreas de borda marítima
- Figura 20 - Vetores de expansão urbana, reconhecidos
- Figura 21 - Sistema viário básico: estrutural (original, sem alterações)

Figura 22 - Estação Taboão – planta: localização (subterrânea)  
Figura 23 - Estação Taboão – corte: articulação / Cidade Alta e Cidade Baixa  
Figura 24 - Estação Pça. Municipal – planta: localização (subterrânea)  
Figura 25 - Estação Pça. Municipal – corte: articulação / Cidade Alta e Cidade Baixa  
Figura 26 - A borda da cidade  
Figura 27 - Silhueta urbana sem o empreendimento  
Figura 28 - O empreendimento sem o uso da Transcon  
Figura 29 - Os empreendimentos (simulados) com o uso da Transcon  
Figura 30 - Custos de urbanização e densidade  
Figura 31 - Densidade populacional – Estação Bonocô  
Figura 32 - Uso do solo – Estação Bonocô  
Figura 33 - Ocupação de encosta  
Figura 34 - Ocupação com edifícios em torre  
Figura 35 - Ocupação no topo da encosta  
Figura 36 - Ocupação típica no sopé da encosta  
Figura 37 - Escadaria, articulação típica do vale com o topo da encosta  
Figura 38 - Ocupação na encosta: a “casa vertical”  
Figura 39 - Ocupação na encosta: a “casa vertical”  
Figura 40 - Escadaria, articulação típica de vale com o topo da encosta  
Figura 41 - Ocupação típica na encosta e no topo das cumeadas  
Figura 42 - A “collage city” – verticalização da Transcon e a ocupação anterior  
Figura 43 - A “collage city” – a verticalização da Transcon e a ocupação anterior  
Figura 44 - Silhueta sem empreendimentos da Transcon  
Figura 45 - Silhueta da Vitória: enfatizando o uso da Transcon  
Figura 46 - Vista antiga da ladeira  
Figura 47 - Vista antiga / sítio tombado  
Figura 48 - A paisagem urbana: após o uso da Transcon  
Figura 49 - A paisagem urbana: após o uso da Transcon

- Figura 50 - Aldeia Xingu
- Figura 51 - Tribunal Regional Eleitoral no Centro Administrativo da Bahia, Salvador
- Figura 52 - Estrutura Escolinha Sarah, Brasília
- Figura 53 - Prefeitura, SSA
- Figura 54 - Projeto Piloto Misericórdia, Centro Histórico
- Figura 55 - Peças pré-fabricadas, na recuperação do Centro Histórico
- Figura 56 - Drenagem de canais, Salvador
- Figura 57 - Passarela, Salvador
- Figura 58 - Escadaria drenante, Salvador
- Figura 59 - Banco
- Figura 60 - Solário / Sarah, Salvador
- Figura 61 - Veículo especial Sarah, Salvador
- Figura 62 - Apartamentos de professores na UnB, Brasília
- Figura 63 - Vista externa do Hospital Sarah, Fortaleza
- Figura 64 - Vista externa do Hospital Sarah, Brasília

## Lista de tabelas

- Tabela 1 - Transporte de massa de Salvador
- Tabela 2 - Verticalização x edificação

## Lista de quadros

- Quadro 1 - Coeficientes de aproveitamento do solo – evolução 1984/2006
- Quadro 2 - Transcon (1997-2009): empreendimentos x localidade/ano
- Quadro 3 - Transcon (1997-2009); classificação x localidade
- Quadro 4 - Síntese da Transcon x períodos (1997-2004 e 2005-2009)

## Lista de siglas

Anpur - Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional  
APRs - áreas de proteção rigorosa  
APSEs - áreas de proteção sócio-ecológica  
BNB - Banco do Nordeste do Brasil S/A  
BNH - Banco Nacional da Habitação  
CAB - coeficiente de aproveitamento básico  
CAM - coeficiente de aproveitamento máximo  
CIA - Centro Industrial de Aratu  
Ciam - Congresso Internacional de Arquitetura  
CNPU - Conselho Nacional de Planejamento Urbano  
Conder - Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia  
Copec - Complexo Petroquímico de Camaçari  
Cpucs - Comissão de Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador  
Crea-BA - Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura-Bahia  
CTRH - Centro de Tecnologia da Rede Sarah  
CTRS - Centro de Tecnologia da Rede Sarah Kubitschek  
Epucs - Escritório do Planejamento Urbanístico da Cidade do Salvador  
Eust - Estudo de Uso do Solo e Transportes da Região Metropolitana do Salvador  
Faec - Fábrica de Equipamentos Comunitários de Salvador  
Faufba - Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia  
IAB - Instituto de Arquitetos do Brasil  
Ibam - Instituto Brasileiro de Administração Municipal  
Iphan - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional  
Louos - Lei do ordenamento do uso e ocupação do solo  
Minter - Ministério do Interior  
Oceplan - Órgão Central de Planejamento  
ONGs - organizações não governamentais  
Petrobras - Petróleo Brasileiro S/A

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano  
Plandurb - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano  
PMS - Prefeitura Municipal de Salvador  
PPLM - Projeto Piloto da Ladeira da Misericórdia  
RAs - Regiões Administrativas  
RMS - Região Metropolitana de Salvador  
Serfhau - Serviço Federal de Habitação e Urbanismo  
Seplantec - Secretaria de Estado do Planejamento e da  
Ciência e Tecnologia  
Sudene - Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste  
Transcon - Transferência do Direito de Construir  
VLT - veículo leve sobre trilhos



## Sumário

Introdução, ou tópicos de abertura	15
Fragmento, totalidade e senso comum	15
Atitude crítica e o senso comum	19
A atitude crítica como discurso	21
Percurso: do moderno ao pseudo-pós-moderno baiano	22
1ª FALA	
Planos diretores e estratégicos: dos velhos mitos aos novos ritos	27
<i>Post scriptum</i>	48
2ª FALA	
Forma urbana: idealização, “ <i>mythos</i> ” e “ <i>logos</i> ”	49
A forma como mito: o caso de Salvador	51
O Epucs como mito do “urbanismo científico”	53
O CIA como mito da “cidade industrial linear”	55
O Plandurb como mito da “visão sistêmica”	57
A forma urbana como idealização: início de uma reflexão	59
3ª FALA	
A ideia de plano e de projeto: em arquitetura e urbanismo	67
<i>Post scriptum</i>	102
4ª FALA	
Urbanismo em Salvador: 50 anos de normas e transgressões	105

5ª FALA	
As Orlas de Salvador em três dimensões	121
Pressupostos	121
Conceitos	122
Uma pergunta recorrente	124
Respostas óbvias	124
Outras questões postas	125
As três dimensões do problema "Orla" (entre outras)	127
Arremate: na terceira dimensão	129
Pensando uma Orla planejada	132
<i>Post scriptum</i>	135
6ª FALA	
A cidade vertical (in)visível: lições da habitação popular	137
Considerações iniciais	137
Outras verticalizações	142
<i>Post scriptum</i>	153
7ª FALA	
Transcon: uma transgressão "legal"	155
<i>Post scriptum</i>	177
8ª FALA	
O pseudo "pós-moderno" baiano: lições de um desvio	179
Prefácio	179
Pressupostos ou marco de referência	181
O pseudo pós-moderno baiano	183
Algumas lições do desvio	190
Posfácio	194
9ª FALA	
Planejamento & forma urbana: notícias do pseudo pós-moderno baiano	199

1º ponto: a crise da modernidade	199
2º ponto: do “pós-moderno” e seus desdobramentos	202
3º ponto: do “fim-de-tudo” ao “pós-tudo”	204
4º ponto: do formalismo na cidade-capitalista	207
5º ponto: por uma reflexão conclusiva	214
10ª FALA	
Arquitetura e cidade: o lugar de Lelé nesta relação	217
<i>Post scriptum</i>	244
Referências	245



# Introdução, ou tópicos de abertura

---

## Fragmento, totalidade e senso comum

O presente livro é uma coletânea de falas, ou ensaios<sup>1</sup>, elaborados ao longo dos últimos anos, que podem ser lidos em qualquer ordem, sem uma cronologia prévia, rigorosa. O título diz tudo, da sua condição fragmentária, por um lado, ao abordar questões de planejamento, arquitetura e urbanismo; e, por outro lado, da sua vinculação a uma ideia de totalidade, bem distante daquela professada pelo senso comum dos arquitetos. Sobretudo a que caracteriza a cultura hegemônica na arquitetura e no urbanismo, enquanto áreas específicas de conhecimento. Quando falamos de arquitetura e urbanismo, historicamente, entendemos que não significam necessariamente a mesma coisa, pois basta tirar o “e” entre as palavras, para se ver que “Arquitetura e Urbanismo”, enquanto áreas específicas de saber, nunca foram sinônimos. Isto não quer dizer que Rossi (1971) esteja totalmente equivocado ao defender uma “arquitetura da cidade” no seu livro clássico. Se existem áreas específicas como a economia da cidade, a socio-

<sup>1</sup> Fala ou ensaio: no sentido de “texto livre” versando sobre temas específicos para debate, sem intenção de esgotá-los.

<sup>2</sup> O autor retoma, dentre outros, Lukács (1967) e Dossè (1994).

logia urbana, a geografia e a história da cidade, por que não admitir uma arquitetura da cidade? Claro, nem todos concordam, embora na prática a questão exista e algumas teorias resistam.

Todo fragmento textual pode ser visto como um pedaço de uma coisa, ou de um pensamento maior, que pode ser a cidade ou simplesmente uma reflexão sobre o espaço urbano e/ou arquitetônico. Pode conter (ou não) o DNA do objeto, a cidade – na sua arquitetura e no urbanismo –, cuja totalidade está e estará sempre em movimento, num processo dinâmico em que o observador, o conhecimento e o objeto interagem. Trata-se de uma dimensão complexa, na qual eles próprios, conhecimento e objeto, são totalidades incompletas, enquanto categorias específicas. Assim, a ideia de totalidade é aqui retomada como uma categoria de análise estruturante do discurso, mas bem distante do que o senso comum costuma tomar como “totalidade”; sobretudo naquele sentido vulgar de “todo” ou algo inteiro, completo, imutável, modelado como uma representação rígida de “tudo” que ela (totalidade) possa conter. Então,

Apesar do desuso – cada vez maior, mais sistemático e crescentemente condicionado por motivos ideológicos – que filósofos, sociólogos, antropólogos, historiadores e até artistas fazem desta categoria [totalidade], mais cabalmente nos atuais tempos de “descostura” e dos pós-modernismos, nunca é demais lembrar e confirmar o estatuto ontognosiológico e o valor lógico intrínseco dessa importante categoria, sem a qual qualquer interpretação teórica de mundo fica reduzida a um amontoado incoerente, amorfo e desarticulado de fragmentos, do que não pode resultar qualquer processo de efetiva produção do conhecimento. (CARVALHO, 2008, p. 51)<sup>2</sup>

Não existe o fragmento – pelo menos aqui – sem uma ideia de “todo”, que, literalmente, não equivale à noção de algo capaz de conter “tudo”. Enfim, a ideia seminal é: todo ≠ “tudo”. E, do ponto de vista da teoria do conhecimento, qualquer totalidade será sempre incompleta, estando sempre aberta, por se completar. A cidade como uma totalidade não é igual à soma de partes, ou à mera adição dos fatos arquitetônicos; e qualquer fala – ou

fragmento textual – sobre algo não pode equivaler a um resto de coisa desgarrada do universo que o contém. O fragmento é aqui posto enquanto fração de uma totalidade, e nem sequer representa a síntese do todo; logo, cada fala pode ser reconhecida apenas como a fração de um objeto de estudo maior, na medida em que se possa ir aclarando nexos, relações, entre o fragmento textual – do tema – e uma totalidade em movimento. As frações, os fragmentos, estão em aberto, em campos a serem rearticulados, também, pelo leitor atento ao movimento dialético, reflexivo, crítico, inerente à produção do conhecimento.

As relações entre o fragmento e a totalidade, segundo os autores trabalhados, podem ser relações objetivas, submetidas a condicionantes e “determinações”, mas isso não significa professar um “determinismo absoluto”, positivista, na medida em que o discurso analítico sobre arquitetura e urbanismo sempre comporta elementos subjetivos na percepção e apreensão do objeto estudado<sup>3</sup>. Por isto, a dimensão técnica requer cuidados metodológicos, teóricos e filosóficos, pois qualquer análise empírica sobre a cidade e suas arquiteturas e urbanismos, vistos como uma totalidade, implica transversalidades, tangenciando outras áreas de saber. As várias formas de arquiteturas – eruditas ou vernaculares<sup>4</sup> – serão vistas como fragmentos, mas sempre articuladas a uma lógica maior, construída seja pela ação dos agentes na cidade seja pelo conhecimento disponível, ambos instituídos a partir do espaço concreto, eixo da nossa reflexão. Esta transversalidade requer um procedimento, pois

Para se conhecer a transversalidade conectiva do todo não se faz necessário – nem é possível – percorrer, como uma listagem, todas as inumeráveis partes, elementos, momentos e relações do todo, pois de que se trata é de conhecer a lógica que preside a sua conexão. (CARVALHO, 2008, p. 53)

No “vale-tudo” teórico contemporâneo, o risco é evidente: pois a moda entre os neointelectuais é condenar os “discursos datados”, como coisa ultrapassada. Antes que o façam, alertamos: este livro poderá até vir a ser rotulado, pejorativamente, como mais um discurso baseado em categorias de um

<sup>3</sup> Percepção difere de apreensão; qualquer pessoa tem uma percepção das coisas, mas a apreensão requer método, procedimento técnico e sistematizado do objeto estudado.

<sup>4</sup> O conceito de arquitetura vernacular, aquela feita por não arquitetos, é o de Castro (2007).

<sup>5</sup> Defendemos o ponto de vista de que toda inovação é, sim, uma novidade; mas nem toda “novidade” é uma inovação. A “novidade” formal – apenas na aparência – é superficial, não corresponde linearmente a uma inovação espacial, tecnológica ou cultural. Prolifera a cópia ou *revival* nas arquiteturas de consumo: neoclássico, neocolonial, neo... etc.

tempo passado, pois que, para os “devotos” do pós-tudo, falar de totalidade apenas representa uma forma discursiva do(s) tempo(s) dito(s) moderno(s). Vale relembrar que na longa duração tudo é efêmero, pois tudo que é sólido desmancha no ar (Marx *dixit*); então, antes mesmo que a crítica erudita e estéril professe a condenação do “método” assumido, ratificamos que um livro, como qualquer outra obra – escrita, desenhada ou construída –, pertence a um tempo-espço e sua episteme, historicamente determinados por processos alheios à vontade do autor e sua obra.

Pertencer a um tempo aqui e agora, literalmente, é não aspirar ser vanguarda de nada; assim, os escritos se limitam a registrar um espaço-tempo de incertezas de toda ordem e, na multiplicidade de formas de olhar o mundo, a atitude aqui posta é tão legítima como as demais, supostamente mais à frente. As falas possuem uma característica comum: reproduzem fatos de uma era de mudanças, entre o final do século XX e o início do século XXI. Ao se repetir que tudo está em “crise”, banaliza-se um conceito oriundo da economia política (desde Marx), transposto linearmente para a cidade, as artes, a arquitetura, o urbanismo etc. A nosso ver, este é um raciocínio ralo, daqueles que tentam simplificar tudo com frases de efeito e que, ao mesmo tempo, nada explicam; talvez uma forma ardilosa de se libertarem de antigas categorias, que exigem trabalho duro de reflexão por parte do analista. Com efeito, as categorias já testadas nunca dão suporte ao contorcionismo teórico vigente, por isto são descartadas, sendo bem mais fácil inventar “conceitos novos”, alguns à base de metáforas, sem o esforço da investigação sistemática.

Então, estamos diante de um discurso assumidamente datado, fragmentado, mas sem perder de vista autores clássicos importantes, muito pouco lidos e, não raro, bastante combatidos, rejeitados e descartados. Sabemos que uns autores são condenados porque já se foram e outros, simplesmente, por serem desconhecidos, sobretudo os que, por “serem da terra”, não logram o sucesso fácil dos “novidadeiros”. É costume da terra a preferência para os do além-mar; às vezes muito mais efêmeros, tragados pelo veneno que inoculam na superfície da “novidade”, da aparência rasa, confundida com “inovação”<sup>5</sup>.

## Atitude crítica e o senso comum

Na disciplina de Teorias Urbanísticas, da pós-graduação da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia (Faufba), temos por praxe metodológica desenvolver um exercício – que inclui os discentes – voltado para desmontar as crenças e as opiniões livres, estabelecidas e aceitas na prática profissional dos arquitetos e urbanistas. Isto se dá através de um procedimento teórico-prático, em Seminários Discentes específicos, fundado numa crítica mais elaborada, e rigorosa, aos planos e projetos feitos para as cidades. Mas isto requer rigor e afastamento do chamado senso comum, incluindo o dos arquitetos e urbanistas que possuem obra consolidada. Muitas ideias aqui desenvolvidas foram elaboradas com base neste método, simples e basilar: verificar, no discurso dos planos e projetos, sua vinculação teórica, sua lógica interna e o modo de articulação com uma lógica externa maior, ao qual se vinculam o ideário do arquiteto, do urbanista ou do planejador.

Relendo alguns ensaios selecionados para a composição deste livro, a primeira ideia que nos ocorreu foi reler os princípios do método socrático e a Alegoria da Caverna (cf. Platão), que são referências muito distantes e ainda seminais, para se refletir sobre as coisas fragmentadas do mundo, e da cidade-real, enfim. Na filosofia socrático-platônica, eles trabalham com uma distinção fundamental em relação ao saber, que é o confronto: aparência *versus* verdade. A ideia de “verdade” – absoluta –, hoje, é coisa bastante questionada, e vem sendo revista como uma “verdade relativa”, uma espécie de conjunto de conceitos articulados, ou hipóteses articuladas, ao tempo-espaço a que pertencem, diferindo muito da concepção positivista anterior.

Enfim, toda e qualquer teoria é relativa a um tempo, e a mudança teórica resulta de um processo cumulativo, no qual eventuais rupturas de paradigmas exigem pesquisa sistemática e muita reflexão, não descartando o “acaso” nos resultados alcançados. A mídia popularesca, os políticos e os neófitos do urbanismo costumam falar de mudança de paradigma, como se fosse algo volitivo, a exemplo de mudar de camisa, trocar a fachada de um edifício, mudar por mudar uma norma edilícia, ou qualquer coisa do nosso cotidiano. O termo paradigma acabou banalizado, distante da teorização

já desenvolvida por Kunn (2003) sobre as mudanças no campo das ciências em geral, bastante vulgarizado numa época ávida por termos novos.

Mas é na filosofia marxista, desenvolvida a partir de Hegel, que se retoma esta questão das “aparências” e do “saber” no plano da dialética, estudando as contradições entre capital e trabalho, mostrando como se dá a dominação e a alienação no modo de produção capitalista. Observa-se, nesta concepção teórico-filosófica moderna, a crítica às aparências, sempre vistas como um processo essencialmente ideológico, que contribui para o estabelecimento das crenças de vários matizes do senso comum, que também acaba permeando transversalmente as várias disciplinas. Nesta visão sintética, sabidamente lacunar, é possível identificar dois grandes tipos de saberes: um saber comum, via de regra relacionado com as aparências, e outro, um saber crítico, centrado na busca mais consistente de uma “verdade relativa” (nunca absoluta). Assim, prospera a ideia de que a apreensão da realidade, e o falseamento dela, é sempre um exercício dialético necessário a ser aplicado em qualquer área de conhecimento.

O saber do nosso cotidiano profissional, infelizmente, não escapa desta lógica do senso comum. É aquele saber típico do “dia-a-dia”, inclusive do profissional, no qual a maioria das pessoas e até mesmo os arquitetos e urbanistas baseiam suas falas, ações e atitudes comportamentais. O senso comum é lastreado em crenças, dogmas e opiniões; pois que são instituídos e depois repetidos, repassados em salas de aula e escritórios de forma irrefletida, não sendo ordinariamente examinados em sua consistência, nem verificados na dimensão de um conhecimento sistemático sobre a realidade. Como já visto, a realidade é uma totalidade incompleta, dinâmica, e está sempre em movimento. Via de regra, o senso comum é uma visão estática, que induz os indivíduos a erros, fazendo as pessoas tomarem o não verdadeiro, ou falso, como se fora uma “verdade absoluta”, coisa distante da noção de realidade dinâmica e complexa.

Já o saber promovido pela crítica consistente é uma construção do sujeito questionador, e se dá através de uma atitude de reflexão ante o próprio conhecimento e das coisas na sua concretude. Procura sempre superar o saber irrefletido e impreciso do cotidiano. É um procedimento baseado no

levantamento de questões substantivas, ou seja, não aceita passivamente qualquer questão, pois as situações irrelevantes não merecem o trabalho de reflexão. Qualquer discurso mais rigoroso deve estar baseado em interrogações e argumentos consistentes, concatenados e lógicos. O livre pensar é apenas mais um pensar, e o pensar consciente nega-o como prática de reflexão.

## A atitude crítica como discurso

Na forma de produção do conhecimento racional, a relação do sujeito com o discurso e as coisas do mundo depende de uma atitude crítica, exige uma atitude típica do pensar filosófico. A palavra “crítica” no senso comum tem um sentido ralo; a crítica é um tipo de atitude que sempre vai contra algo, como falar mal de uma coisa ou só apontar erros. Mas o significado da palavra, o conceito, diz respeito à capacidade de julgar, avaliar e examinar profundamente, racionalmente; seja uma ideia ou mesmo um valor, seja um comportamento, ou um fato qualquer relevante. A atitude crítica também é inerente e faz parte do trabalho intelectual de indivíduos, profissionais ou não, alcançando áreas de conhecimento como arquitetura, urbanismo, música, artes em geral, política, economia, ciências etc.

Em tese, a crítica substantiva numa área de saber é aquela feita por indivíduos ou grupos capacitados – embora os incapazes tentem fazê-la, sem conseguir –, exigindo um estudo sistemático, racional, que avalie as obras, os fenômenos e os fatos num determinado contexto. Em geral, a atitude crítica tende a se contrapor aos discursos instituídos, bem como a desmontar preconceitos e juízos de valor já estabelecidos e consagrados, sobretudo os de cunho meramente ideológico. Na atitude crítica, aflora o papel inexorável de interrogar: o que, o porquê, o quando e como as coisas que existem e nos cercam interferem na nossa vida, na nossa forma de pensar o mundo, na visão de realidade. A atitude crítica constrói, desconstrói, reafirmando e/ou negando versões, sempre impulsionada pelo desejo de saber mais sobre contradições, incoerências e inconsistências das crenças professadas no cotidiano das pessoas, em salas de aula ou na prática profissional.

## Percurso: do moderno ao pseudo pós-moderno baiano

A maior parte das falas textuais aqui reveladas se reporta a uma produção essencialmente vincada no chamado pensamento moderno, em arquitetura e urbanismo. Entretanto, os dois artigos postos mais ao final, nas falas 8 e 9, são dos anos 1990, e até hoje estão sem resposta, num debate que se tentou provocar na academia muda; eles se reportam ao que denominamos na época de pseudo pós-moderno baiano. A razão das duas falas decorre de uma reflexão resultante de uma contenda ou “aporia”, no dizer dos filósofos, existente na academia entre os defensores do pensamento moderno, com suas raízes assentadas no Iluminismo e na razão, e os devotos do chamado pensamento pós-moderno. Falamos “devotos” no sentido pleno da palavra, são “tribos” de livres pensadores que professam uma fé inarredável na luta contra a “razão”, e na possibilidade de apreensão da realidade através de “novos paradigmas” (quais?) e argumentos que dispensam a lógica e o conhecimento acumulado, supostamente contaminados de falácias.

Assim, questionamos: a arquitetura baiana mais contemporânea é moderna ou deve ser enquadrada como produção “pós-moderna”? De pronto, antecipamos que, entre uma e outra forma de argumentar sobre o contemporâneo, passamos a analisar e, logo a seguir, no rastro de conclusões obtidas, passamos a denominar o fenômeno em tela – no caso de Salvador – de pseudo-pós-moderno baiano. Por razões óbvias que os textos tentam aprofundar, buscamos articular a fala teórica à nossa realidade empírica, desvelada no que ela própria se expressa: uma aparência supostamente “nova”, submetida aos interesses mercantis que tenta ocultar. Não por acaso, os ensaios sobre o pseudo-pós-moderno não trazem fotos, sua visibilidade é um mal-estar cujo registro nos parece dispensável.

Para vários dos autores contemporâneos, a palavra “pós-modernidade” é usada amiúde como um equivalente do termo “pós-moderno”, um equívoco teórico e histórico, pois quase sempre tomam ao pé da letra, como referência, uma sociedade outra, dita “pós-industrial”, formulada por Daniel Bell (1976),

inserida num patamar de desenvolvimento econômico, social e político diferente daquele da chamada era fordista. Neste sentido, cabe fazer uma observação: preferimos denominar o chamado pós-moderno de pós-modernismo, por entendermos que este é um termo mais apropriado ao caso, pois se trata de um fenômeno, ou uma condição (HARVEY, 1993), que se manifesta no capitalismo tardio, resultante de mudanças nos “estilos”, nas manifestações estéticas no interior da arquitetura, da literatura, das artes plásticas e de outras áreas do conhecimento. O conceito de pós-modernidade diz respeito a algo mais amplo, significa mudanças no desenvolvimento social, econômico e político, manifestas na retirada da sacralidade ungida às instituições postas pela modernidade. Mesmo assim, o conceito continua fluido, ambíguo.

Apesar da evidente ambiguidade conceitual, desde as ideias controversas de autores como Lyotard (2000), é provável que no presente, ainda no meio do turbilhão de mudanças, estejamos mais perplexos que qualquer outra coisa, em meio ao jogo de palavras e de muitas frases de efeito, que não cessam de eclodir. As teses, as dissertações e a literatura em geral sobre o tema apontam uma polêmica entre o moderno e o pós-moderno que mais parece uma encenação, ou espécie de batalha virtual – sem vencedores nem vencidos –, em que os teóricos se esmeram em tentar derrotar o adversário no campo semântico, numa batalha imaginária; mas cujo resultado, se houver um dia-final, não aponta qualquer patamar mais elevado para a condição humana, vilipendiada nas cidades e na sua existência real, como sobrevivente de “crises” sobre “crises”, reais e imaginárias.

Aprendemos com o passar dos anos que os termos, quando isolados do contexto de onde surgem, esclarecem pouco, alguns viram “rótulos” destituídos de conteúdo. Muitos autores usam diferentes termos para caracterizar a era em que vivemos, demonstrando que inexistente consenso sobre a questão, até mesmo do ponto de vista semântico. Por exemplo, o sociólogo polonês Zygmunt Bauman recorre a uma análise baseada em outras expressões para nomear o período contemporâneo. A expressão “segunda modernidade”, usada por Ulrich Beck (1992), é um destes termos ou conceitos trabalhados, buscando distinguir o momento atual – de uma sociedade de riscos – do anterior.

Bauman (2001) fala de uma sociedade numa modernidade fluida, entendida no sentido de algo que seria ao mesmo tempo “leve” e “líquido”. Nesta vertente, na modernidade fluida se entrelaçam as escolhas individuais em projetos e ações outras, coletivas, que teriam produzido mudanças na própria condição humana, supostamente a causa de descrença nos conceitos clássicos de emancipação, individualidade, tempo/espaço, trabalho e comunidade. O tempo teria adquirido importância crucial acelerando a velocidade no espaço, afetando inclusive a imaginação e a capacidade de adaptação das pessoas. O acesso a meios cada vez mais rápidos tornam a mobilidade ferramenta central de poder/dominação na sociedade.

Entretanto, se verificarmos outros autores clássicos, da envergadura de um Giddens (1991), Anderson (1999), e Jameson (2005), fugindo da guerra virtual aludida, baseada em conceitos ambíguos, a nosso ver são eles que mapeiam de uma forma mais consistente as origens e as consequências dos fatos e conceitos ligados ao que se convencionou chamar de modernidade e pós-modernidade. São leituras importantes, sobretudo para os que se interessem em aprofundar as questões abordadas neste livro. Ajudam a verificar as possibilidades de articular os conceitos à lógica interna da nossa produção local, na construção da cidade, à lógica externa, do capitalismo mundial, e também a nos colocar diante do discurso internacional, vindo do além-mar.

Resumindo, a pós-modernidade é teorizada pelos engajados como um conjunto de características que anuncia uma nova era, e aponta o encerramento da modernidade; argumento questionado por Giddens (1991, p. 13, 58):

Em vez de estarmos entrando num período de pós-modernidade, estamos alcançando um período em que as consequências da modernidade estão se tornando mais radicalizadas e universalizadas do que antes [...] Não vivemos ainda um universo social pós-moderno, mas podemos ver mais do que uns poucos relances de emergência de novos modos de vida e organização social [...]

Este livro é fruto de uma trajetória acadêmica, faz parte de um estudo maior – nem sempre sistemático – sobre a cidade do Salvador, lugar de onde

o discurso emerge. E sempre buscando os nexos da nossa cidade com a arquitetura e o urbanismo que nela se pratica. Neste contexto é que se professam as 10 falas de um discurso inconcluso, em movimento, sem data e hora de acabar. Não é uma tese, muito menos um curso, tampouco abriga o desejo ou a pretensão de construir e reforçar aquele tipo de consenso teórico que cala as dúvidas postas pela cidade-real, reproduzindo os autores da moda; embora a eles se recorra para ratificar convicções fundadas na vivência da cidade, sem apregoar certezas absolutas, inarredáveis. O conhecimento depende da crítica substantiva, na arquitetura, no urbanismo de cada tempo-espaço. Eis o desafio.

É sempre estimulante submeter as nossas falas, em fragmentos escritos, à crítica inevitável dos colegas e estudantes. Talvez o livro seja o único meio válido para se testar se as dúvidas e as convicções postas, extraídas de aulas, encontros ou meros bate-papos, fazem mesmo algum sentido. Muitas das ideias continuam provisórias, aguardando ansiosamente – não custa repetir – o retorno dos leitores afeitos à reflexão, ao diálogo justo, desinteressado.



## 1ª FALA

# Planos diretores e estratégicos: dos velhos mitos aos novos ritos

---

O conceito de Plano Diretor variou muito ao longo do século XX, embora, se visto de forma ampla, genérica – e distanciado das especificidades de cada época, país ou cidade –, o mesmo sempre aparece ligado a uma noção de cidade vista como uma totalidade, numa perspectiva de um todo urbano a ser reconhecido e planejado.

Nesta visão, a categoria totalidade emerge no pensamento moderno enquanto necessidade metodológica – analítica – essencial para a compreensão da cidade vista como um todo a ser planejado. Depende, conseqüentemente, de uma problematização operativa que reside em se saber, caso a caso, quais seriam as outras categorias centrais, também essenciais, capazes de expressar a realidade a ser apreendida – ou simplesmente aquela passível de apreensão – numa perspectiva dinâmica, concreta e complexa.

Mas falar em todo – hoje e sempre, desde Kant, Hegel e Marx –, não significa falar tecnicamente de tudo, mas de certo rigor no raciocínio lógico, reconhecendo uma certa estruturação das partes essenciais na apreensão da cidade.

<sup>1</sup> Entende-se por teorias descritivas aquelas que se limitam à descrição dos objetos ou fenômenos, sem alcançar o campo da interpretação e da crítica, inerente às chamadas teorias explicativas.

O problema então, teórico e metodológico, nesta apreensão da realidade – inerente à elaboração de Planos Diretores – sempre foi e continua sendo esta necessidade imperiosa de se fixar o que seriam as categorias de análise centrais, capazes de balizar o conhecimento sobre a totalidade urbana, num dado contexto e seu momento histórico.

É possível ver, desde os Planos Diretores clássicos, e conforme a base teórica e ideológica do planejador, que está sempre subjacente uma certa noção de totalidade – sempre incompleta, e no mais das vezes até ingênua – suscitando, dirigindo, o pensamento e a prática do ato de planejar. Daí, resultam os mais diferentes aportes: do utopismo mais radical ao pragmatismo mais complacente, constituindo-se num fato que, historicamente, mais se observa e extrai das práticas.

Um analista ou planejador qualquer, mais afeito às teorias descritivas sobre o mundo real, costuma confundir a categoria totalidade com algumas articulações lineares, mecânicas, funcionais, presentes num dado momento da realidade, quase sempre descoladas da ideia de que as mesmas podem ser superadas logo depois, num momento seguinte. Mas o analista de formação mais próxima das chamadas teorias explicativas tenderá a apreender a realidade à luz de paradigmas outros, quase sempre voltados para entender a lógica que preside e/ou condiciona os processos urbanos<sup>1</sup>. Contudo, para o planejador mais experiente, o que importa é, além do necessário campo explicativo, um certo manejo no campo das teorias prospectivas, seja para imaginar tendências e prognósticos prováveis, seja para avaliar cenários futuros projetados.

Portanto, falar de totalidade no processo de planejamento urbano, hoje, numa dimensão mais crítica e prospectiva – não só analítica, retrospectiva –, é falar da construção de uma história da própria cidade, concretizada num espaço artificial, adaptado, construído e apropriado coletivamente. Em qualquer situação urbana dita planejada, o cenário futuro é uma condição indispensável a ser perseguida e implementada. Neste sentido, é fácil entender porque, ao se eleger as categorias centrais para análise da cidade, já se antecipa tecnicamente o *modus operandi* do processo de apreensão e projeção de uma realidade. O início desta operação é crucial, abriga a estrutura da compreensão, mas também induz e limita tanto o campo analítico como o propositivo.

De Cerdá (1982) e sua *Teoría general de la urbanización*, do final do século XIX, passando por Geddes (1915) e sua *Cities in evolución*, do início do século XX, até chegarmos à diáspora entre os arquitetos dos Congressos Internacionais de Arquitetura (Ciams)<sup>2</sup> e os planejadores urbanos, anunciada desde meados do século XX, o que se observa, historicamente falando, é um interminável debate – nem sempre explicitado – em torno do que seriam as categorias centrais inerentes aos Planos Diretores das cidades. A rigor, o debate se inicia entre nós quanto começa a ocorrer esta sucessão de denominações, sem clareza no conteúdo dos instrumentos, resultando, ao longo do tempo, em: Plano Regulador, Plano Piloto, Plano de Desenvolvimento Urbano – local, integrado, integral, sustentável, entre outros – ou simplesmente, como se voltou a denominar na Constituição de 1988, Plano Diretor, mas quase sempre – na prática – seguido de muitas adjetivações bastante discutíveis.

Na atual condição pós-moderna, conforme Harvey (1993), ou simplesmente pós-modernista, de acordo Jameson (1996), a noção de totalidade parece enfraquecida, desacreditada, como uma resultante inerente à própria lógica cultural do capitalismo tardio. Esse fato contribui inclusive para colocar em xeque o conceito de Plano Diretor clássico, bem como a sua necessidade ou utilidade relativa. Na arquitetura, no urbanismo e no interior do próprio planejamento urbano, existem diversas teses sobre esta velha-nova questão, que asfixia teóricos e práticos.

Desde Tafuri (1985) e seu clássico *Projeto e utopia*, passando por Goodman (1977) e seu revelador livro *Después de los urbanistas, que?*, até Iracheta (1988) e sua instigante obra *Hacia una planeación urbana crítica*, o que se observa são os mais diferentes enfoques críticos sobre as fragilidades internas da prática urbanística e do planejamento urbano. A contribuição do mapeamento feito por Hall (1995), em *Cidades do amanhã*, vai desnudar as várias vertentes do pensamento urbanístico moderno, e também os desencantos nesta fase mais recente, contemporânea, com o planejamento urbano.

Afastada a ideia utópica e ingênua de um planejamento de corte revolucionário, radicalmente transformador das estruturas sociais e econômicas,

<sup>2</sup> Realizados entre os anos 30 e 50 do século XX.

<sup>3</sup> Órgão do extinto Banco Nacional da Habitação (BNH).

é possível ainda retomar as dificuldades de os Planos Diretores lidarem com a noção de totalidade, a partir de três eixos interdependentes:

- a) primeiro, pelas divergências disciplinares quanto às categorias de análise centrais, necessárias ao conhecimento sobre a cidade e seu planejamento;
- b) segundo, pelas dificuldades de articulação dos vários conhecimentos disciplinares entre si, convergindo para uma visão de síntese de um futuro – desejado –, mas nem sempre possível de ser viabilizado, na ótica da pragmática urbana;
- c) terceiro, pelos evidentes obstáculos metodológicos que persistem na passagem do campo analítico para o campo propositivo, razão de ser de qualquer plano ou projeto de cidade.

Sem proposta inexistente o plano, ou projeto de transformação. Logo, é evidente que os Planos Diretores, com maior ou menor grau de detalhe, feitos em qualquer lugar ou época, apresentam de modo mais ou menos explícito os problemas teóricos e metodológicos ora apontados. De Londres a Paris, de Moscou a Nova York, de São Paulo a Salvador ou Brasília, o que se observa na história das diferentes cidades e do seu planejamento é este conjunto de dificuldades, atingindo a maioria dos planos e projetos urbanos.

Dos Planos Diretores clássicos no Brasil mais contemporâneo – capitaneados pelos engenheiros politécnicos –, passando pelos planos pioneiros de Belo Horizonte, Goiânia, até alcançar Brasília, e logo depois pelas experiências ditas interdisciplinares do Instituto Brasileiro de Administração Municipal (Ibam) e do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (Serfhou)<sup>3</sup>, é possível identificar ao menos três momentos de mudanças paradigmáticas, a seguir sintetizadas:

- a) quando as categorias centrais focadas no higienismo sanitário, privilegiando as redes de infraestrutura e a estética viária, foram deixando de ser eixos privilegiados embaixadores das propostas espaciais;

- b) quando emergem os arquitetos-urbanistas deslocando o discurso sanitaria para um plano secundário, setorial, significando mesmo uma inversão, pois as categorias centrais vão girar em torno da circulação, do *zoning* e da composição plástica, condicionando as infraestruturas em rede;
- c) quando as outras disciplinas, sobretudo das ciências humanas, vão estabelecer-se e legitimar-se, contrapondo-se ao discurso dos sanitaria bem como ao dos arquitetos-urbanistas, acabando por introduzir novas categorias de análise, voltadas para o campo socioeconômico e institucional.

As diferenças entre as propostas de Theodoro Sampaio, Saturnino de Brito, Mário Leal Ferreira, Lúcio Costa, Pe. Le Bret e outros tantos demonstram estas mudanças de enfoque. São mudanças que depois foram evoluindo para um enfraquecimento crescente da categoria espaço urbanístico, passando a se dar mais ênfase nos planos, cada vez mais, às políticas e aos programas de desenvolvimento urbano mais amplos. Esta condição, agravada não raro pela fixação de objetivos idealistas, inviabiliza equacionamentos outros, mais modestos, no âmbito mais restrito de um poder municipal enfraquecido. Isto implica remeter para outras instâncias – ou níveis de governo – as demandas concretas de implementação das medidas mais estruturais, postas nos Planos Diretores, como passíveis de ser alcançadas, frustrando as expectativas criadas na partida.

A partir do terceiro momento, observa-se, nas propostas dos Planos Diretores, um crescente deslocamento da ênfase na categoria espaço – notadamente do espaço concreto, construído, tridimensional – para uma noção genérica e vaga de gestão, aliada a indicações diversificadas de políticas, programas e projetos muito amplos, de natureza socioeconômica.

Entretanto, é forçoso reconhecer que as mudanças na chamada lógica interna dos planos sempre se articulam com as mudanças na lógica externa, esta mais estrutural, à qual a cidade está submetida. A lógica externa diz respeito às condições gerais em que se realiza o processo de acumulação,

definindo os chamados limites concretos ao planejamento urbano, os quais, por extensão, circunscrevem os Planos Diretores. Nesta condição, o plano, o projeto, é apenas um instrumento ligado a uma conjuntura, a um momento, a um contexto histórico a que pertence, com suas contradições e vicissitudes.

Então, de um ponto de vista teórico, metodológico, é possível ainda retomar Lukács (1967, p. 240) para entender que:

[...] A categoria totalidade significa [...], de um lado, que a realidade objetiva é um todo coerente em que cada elemento está, de uma maneira ou de outra, em relação com cada elemento e, de outro lado, que essas relações formam, na própria realidade objetiva, correlações concretas, conjuntos, unidades, ligadas entre si de maneiras completamente diversas, mas sempre determinadas [...]

Daí, imaginar um Plano Diretor descontaminado das condicionantes gerais do processo de acumulação, limitadoras, é algo um tanto quanto ingênuo. Mas, para se entender melhor esta questão dos limites aqui postos – numa perspectiva “sartreana” (Sartre) de totalidade incompleta, como teoriza Santos (1978) –, é preciso reconhecer dois grupos de argumentos evidenciados na prática do nosso planejamento:

1º grupo → dos limites oriundos de uma formação urbanística de viés “desenvolvimentista” e modernista, que ainda persiste, imaginando propostas nas quais:

- a) o aparelho técnico burocrático do Estado é visto como uma instância detentora da propriedade, ou que tem o poder de um controle total do solo urbano, de maneira férrea, implacável;
- b) a possibilidade de uma infraestruturação urbana plena, a ser bancada pelo Estado, sem reconhecer os limites orçamentários concretos, imaginando o desenvolvimento urbano como uma resultante, ou fruto, de um grande crescimento econômico, ilimitado, quase sempre oriundo de uma expansão na base produtiva.

Na verdade, esta visão de mundo e de urbanismo foi algo ideologicamente transposto para os trópicos, quase sempre reforçada, entre nós brasileiros, por uma leitura acrítica das formulações teóricas europeias. Mas a raiz histórica remonta ao chamado socialismo utópico e aos modelos de cidades-ideais modernas, concebidos entre o final do século XIX e o início do século XX. Uma história que não cabe aqui retomar, porém é importante entender, pelo menos, o segundo grupo de argumentos, evidenciado a seguir:

2º grupo → teorizado na tripla limitação, já bastante analisada por autores como Ramon (1974), Singer (1976), Topalov (1979), Lojikine (1981) e Iracheta (1988):

- a) limite relacionado com o financiamento dos elementos estruturais da cidade, indispensáveis à vida urbana e à reprodução dos capitais – energia, água, transportes etc. –, caracterizando os investimentos fixos em setores não rentáveis, e cujo retorno se dá a longo prazo;
- b) limite relacionado com o financiamento dos equipamentos sociais – habitação, educação, saúde, lazer etc. – imprescindíveis à reprodução da força de trabalho;
- c) limite relacionado com a competição anárquica entre os diferentes agentes que se apropriam, usam e exploram o espaço urbano.

Os dois grupos de argumentos ora referidos, aliados a uma formação urbanística precária no âmbito das graduações em geral, propiciaram uma certa incapacidade generalizada dos técnicos que atuam no planejamento urbano para ver a cidade como uma totalidade dinâmica – complexa, mutante, não estática –, desdobrada numa visão mítica de Plano Diretor. Algo muito útil ao poder político, afeito a um *marketing* urbano enganoso, centrado numa cidade-ideal futura e imaginária, destituída dos problemas do mundo concreto, como demonstrou Sampaio (1999).

Tudo isto se desdobra empiricamente numa outra expectativa falsa: a de se imaginar o processo de planejamento do desenvolvimento das cidades, como

se fora um grande instrumento normativo, coercitivo, obrigando o poder público a dar conta de tudo, seja do emprego ao controle na organização do território, seja da concepção e gestão do próprio desenvolvimento urbano ao financiamento de moradias. Uma espécie rara de desenvolvimento – típica dos trópicos –, que seria agora determinada por leis e normas intraurbanas, derivadas de um conjunto de princípios gerais e regras, supostamente acordadas e estabelecidas entre as partes, através dos Planos Diretores.

Com isto, o conceito de Plano Diretor vem sendo ampliado e repassado para o grande público – incluindo-se aí alguns neófitos no ofício do planejamento urbano –, como um instrumento de gestão tão poderoso que não reconhece os limites estruturais, ou conjunturais, no afã de promover o tal desenvolvimento urbano, agora dito sustentável. Assim, imaginam os novos teóricos estar driblando as várias contradições existentes entre uma suposta capacidade de analisar a realidade objetiva e um desejo coletivo de transformação, imaginado idealisticamente.

Exatamente por isto, é bastante comum os planos oficiais desconhecerem que a cidade tem um valor de uso complexo (TOPALOV, 1976), aprofundando-se em diagnósticos descritivos e propondo uma organização espacial sem vínculos aparentes (só aparentes) com a lógica da formação de preços do solo. Na verdade, o ato de planejar acaba sendo um exercício retórico, pretensamente normativo, mas via de regra incapaz de responder – mesmo que parcialmente – ao campo das necessidades e dos conflitos sócio-espaciais.

De um lado, não custa repetir:

[...] a urbanização capitalista é, antes de tudo, uma multiplicidade de processos privados e de apropriação do espaço. E cada um deles está determinado pelas próprias regras de valorização de cada capital particular, de cada fração de capital [...]. (TOPALOV, 1976, p. 20)

Mas, de outro lado, também é real a necessidade pragmática político-administrativa de se planejar as cidades, numa perspectiva de um “todo” capaz de dar um mínimo de racionalidade técnica às infraestruturas e ao

espaço urbano. Esta é uma questão antiga, ainda presente, e essencial ao debate contemporâneo.

Como se sabe, de início os Planos Diretores buscavam dar alguma racionalidade ao espaço concreto, a partir de categorias centrais ligadas às infraestruturas em rede da cidade. Bem mais modestos que os documentos atuais, os planos de então guardavam certa coerência interna discursiva, hoje perdida, entre os elementos do chamado meio físico – topografia, drenagem, clima, hidrografia, entre outros – e as infraestruturas em redes, dando um sentido técnico às diretrizes espaciais. No mínimo, estas eram relações mais claras, ou de mais fácil leitura e entendimento pelos vários agentes. Mas, logo em seguida, no afã de promover um generalizado desenvolvimento urbano, ampliaram-se de tal modo as categorias centrais, com a introdução de *surveys* socioeconômicos, estudos institucionais, e até de modelos de gestão, que o espaço concreto se foi diluindo em recomendações genéricas, dificultando a apreensão e a implementação na pragmática do espaço concreto, construído.

Nesta última vertente ou condição, o espaço urbano planejado passou a ser, cada vez mais, uma representação abstrata: uma totalidade reduzida a números, parâmetros, dados estatísticos e estáticos de uma realidade dinâmica, cada vez mais passível de ser manipulada quantitativamente. Em parte, a prática aludida acabou sendo reforçada pelos avanços da informática e das metodologias quantitativas aplicadas ao planejamento urbano, mas, de outra parte, atende veladamente aos interesses pragmáticos do mercado imobiliário especulativo aliado a uma possível reserva de mercado de projetos, cevada por alguns escritórios e consultores instalados e/ou próximos aos aparelhos de governo.

Conclusão: a simples leitura de uma lei de uso do solo, estrategicamente descolada do Plano Diretor, passou a ser uma coisa de *experts*, destituída de maiores vínculos com a visibilidade do espaço concreto planejado. Esta coisa óbvia de se tornar visíveis as propostas espaciais – ainda tão necessárias ao bom entendimento das propostas urbanísticas – tornou-se um terreno minado, cheio de artifícios, lugar interdito para as pessoas comuns. Isto passa a requerer um saber cada vez mais especializado, um discurso competente,

como muito bem teorizou Chauí (1993) a respeito da relação entre os saberes e o poder. Não por acaso, as mudanças nas leis de uso do solo tornaram-se um campo aberto para experimentos de toda ordem, sem maiores vínculos com as diretrizes postas nos Planos Diretores.

Desde o extinto Serfhau, as tentativas de se promover o desenvolvimento urbano a partir de planos locais, ou localizados, mesmo quando apelidado de desenvolvimento urbano integrado, parecem demonstrar um traço ou propensão da cultura urbanística brasileira para importar conceitos (às vezes só nomes) sem a devida cautela. Historicamente, a tradição do planejamento moderno de base compreensiva emerge no pós-guerra, mais ligado a uma concepção de Estado-provedor, supostamente capaz de controlar o solo urbano como também de mobilizar e alocar os recursos necessários para infraestruturas básicas.

Por outro lado, empiricamente, observa-se que os Planos Diretores – ditos globais, compreensivos, interdisciplinares –, em que pesem seus estudos exaustivos, diagnósticos e prognósticos, quase sempre se equivocaram nas projeções do tipo: volume de emprego, distribuição de renda, descentralização do setor terciário e seus desdobramentos nos fluxos de viagens, bem como no impacto sobre o uso do solo e na preservação ambiental, questão contemporânea de reconhecida complexidade.

Seja por inexistência de bases confiáveis, seja pela precariedade dos métodos disponíveis, e até pela aleatoriedade de algumas variáveis de difícil domínio, raramente os prognósticos e cenários econômicos dos Planos Diretores se confirmaram. Enfim, o suposto conhecimento interdisciplinar – tão reclamado e mitificado na constituição do planejamento urbano moderno – parece ainda hoje padecer de uma insuficiência crônica: não dá conta da complexidade urbana, pelos vícios e dicotomias apontados acima, cuja origem se dá pela desarticulação entre áreas de saber estanques.

Na prática, o mito da interdisciplinaridade parece implodido – nunca totalmente, é claro –, daí, passou-se rapidamente ao campo oposto: para uma fase de negação radical do planejamento, isto feito sem qualquer avaliação teórica mais consistente. Prescindindo da visão de síntese da estrutura urbana enquanto totalidade, acaba-se negando qualquer utilidade aos

Planos Diretores, sobretudo quando descolados das leis de uso e ocupação do solo, tornando-os instrumentos cada vez mais retóricos e desacreditados junto à população.

Numa busca ansiosa, quase compulsiva, de se importar novas formas de pensar a intervenção e o controle do espaço urbano, emergem as duas concepções de planejamento mais contemporâneas: o chamado “planejamento estratégico” e o do “desenvolvimento sustentado”, por vezes fundidos numa só peça. Mais recentemente os termos foram incorporados – sem qualquer ressalva ou constrangimento – no discurso interno dos próprios Planos Diretores, recém-batizados numa novíssima versão terminológica: Plano Diretor Estratégico de Desenvolvimento Sustentado, aplicados na cidade x, na cidade y, ou até em uma região urbana ou metropolitana.

Não por acaso, o instrumento Plano Diretor passou a ser substituído, com vantagens óbvias, pela ideia de Projetos Urbanos, articulados ou não aos chamados Planos Estratégicos e/ou de Desenvolvimento Sustentável (seria melhor dizer “sustentado”? ). Mais uma vez, num movimento ideológico e intelectual – de fora para dentro –, vai-se fortalecendo na prática um consenso duvidoso, em torno das vantagens dos Planos Estratégicos atrelados a conceitos ambíguos, como o de desenvolvimento sustentável. Enquanto isto, para os mais críticos cresce a suspeita de mais um conjunto de ideias fora do lugar (SCHWARZ, 1973), aplicadas às nossas cidades, sem qualquer debate substantivo mais esclarecedor.

Os teóricos dos “novíssimos paradigmas” nunca questionam a viabilidade política, econômica ou técnica de uma realidade urbana qualquer absorver tais instrumentos, pois não informam sequer as pré-condições a serem preenchidas e observadas. Apenas demonstram uma crença férrea nos novos conceitos: de um lado, o planejamento estratégico, e, de outro, uma suposta sustentabilidade do meio ambiente urbano. Metodologicamente, apresentam-se como procedimentos rebatíveis – ou rebatidos – em qualquer escala: de uma cidade pequena a uma cidade média, até mesmo a uma grande metrópole. À moda dos ecossistemas naturais, não possuem escalas de tratamento, nem níveis diferenciados de complexidade, apenas fluxos, atividades, atores, em meio a um procedimento metodológico difuso, sempre posto

como algo inquestionável. De qualquer modo, ainda cabe retomar alguns aspectos:

- a) à insuficiência do Plano Diretor dito desenvolvimentista, dos anos 60 e 70, privilegiando o campo econômico e a infraestrutura de apoio à produção e ao consumo, passou-se a contrapor, mais recentemente, este conceito ampliado de desenvolvimento: o chamado desenvolvimento sustentado;
- b) à rigidez e ineficácia do Plano Diretor clássico se contrapõe a noção de Plano Estratégico, supostamente mais democrático por ser participativo, além de, na sua concepção original, ser algo elaborado fora da tutela do aparelho do Estado.

Em parte, a crítica resulta de um movimento baseado num desapontamento com o Estado; primeiro, por negar-lhe um papel mais efetivo na condução de um processo de planejamento voltado para ações sociais concretas, e, segundo, pelo inevitável comprometimento do aparelho governamental com as classes dominantes, privilegiando seus interesses específicos, fortalecendo a segregação espacial e a injustiça social nas cidades. Isto mostra porque muitas organizações não governamentais (ONGs) vão encontrar nestes novos instrumentos um campo fértil de atuação, essencialmente ideológica, ora disseminando os conceitos basilares no interior das práticas e técnicas do planejamento, ora agindo no campo da chamada participação comunitária ou popular, preenchendo as lacunas deixadas pelo Estado, ausente nos assentamentos periféricos destinados aos pobres.

De modo esquemático, pode-se afirmar que o chamado desenvolvimento sustentável é um conceito recente, elaborado no turbilhão das mudanças sociopolíticas, econômicas e sobretudo ambientais, que emergiram no contexto internacional nas últimas décadas do século XX. É como se no pós-60 a questão ambiental provocasse uma fissura nas velhas teorias do desenvolvimento latino-americano, mostrando que o objeto do planejamento em geral – nacional, regional ou urbano – não mais deveria estar centrado nos ganhos

econômicos e nos eventuais desdobramentos no campo social, através das chamadas políticas compensatórias, passando a incorporar matrizes mais amplas ligadas à sobrevivência humana na terra.

Entretanto, no rastro das mudanças, a questão ambiental traz para a cena do planejamento intraurbano e também do urbano-regional – internacionalmente – um discurso de totalidade, revisto e adaptado, como uma categoria de análise útil à compreensão e intervenção no espaço terrestre – em qualquer escala de tratamento. Correntemente, divulga-se como desenvolvimento sustentável “[...] aquele que satisfaz as necessidades do presente sem comprometer a capacidade das gerações futuras satisfazerem as suas próprias necessidades.” (COMISSÃO MUNDIAL DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1990).

Na verdade, o conceito de totalidade não é explicitamente utilizado; em geral, é largamente substituído por outro – menos dialético – o de holismo<sup>4</sup>.

Do ponto de vista ético, a ideia de sustentabilidade coloca para o planejamento urbano, a qualquer escala, uma questão de solidariedade intergerações, ou seja: uma solidariedade sincrônica – com a geração e necessidades do presente –, e outra diacrônica – com as gerações e necessidades futuras. (SACHS, 1980) Idealismo à parte, esta concepção de desenvolvimento – oriunda da questão ambiental – é uma concepção holística de mundo, que almeja uma espécie de solidariedade interespaçial, não só urbana, mas sobretudo planetária. (BUARQUE, 1996) Assim, o agir localmente e pensar globalmente significa, ao mesmo tempo, tanto uma ação localizada microespaçial, como também uma espécie de passaporte para uma unidade orgânica com as coisas à sua volta, incluindo desde o seu entorno próximo até o mais distante e longínquo.

Enfim, falar de desenvolvimento sustentável, hoje, é retomar a ideia de uma totalidade peculiar – não, como definia Luckács, com outros objetivos –, o que também significa apostar na possibilidade de domínio de um conhecimento inter e multidisciplinar sobre a realidade concreta. Isto tem ampliado, erroneamente, uma crença no domínio total, pronto e acabado, do conhecimento sobre a realidade, além de conter uma ilusória possibilidade de se deter os meios indispensáveis para uma efetiva coordenação das múltiplas

<sup>4</sup> Holismo: doutrina que considera que entre as partes e o todo existe uma unidade orgânica, em equilíbrio. Portanto, difere da noção de totalidade dinâmica, sempre em movimento, numa visão dialética, que admite contradições internas e no processo de apreensão.

ações – públicas e privadas – no meio urbano. Pois só assim estaria assegurada a integração entre os espaços diferenciados na cidade, na região, no país, no mundo. Implica uma crença, uma profissão de fé, arrebatadora da realidade.

Idealismo à parte, esta almejada solidariedade interespacial, fundamentalista, está baseada na teoria de uma plena integração e de coordenação efetiva entre os diferentes agentes nos espaços diferenciados – intraurbanos, supraurbanos ou regionais – como uma condição *sine qua* para que o chamado desenvolvimento sustentável aconteça, de fato. Então, no mínimo, existe uma tarefa hercúlea de ultrapassagem dos limites e restrições próprios dos interesses da economia política, contrapostos à lógica dos ecossistemas naturais, baseada numa suposta viabilidade técnica no controle dos impactos da produção, da circulação e do consumo sobre o meio ambiente urbano. Assim, nada parece representar um obstáculo real para os teóricos da sustentabilidade, pois no seu afã de viabilizar um planejamento integral, e integrado – como se dizia antigamente –, revoga-se a lógica do capitalismo e suas crises cíclicas: estruturais e conjunturais.

Provocando o debate, Carvalho (1996, p. 27) sugere, ironicamente, a seguinte formulação:

[...] o crescimento sustentado, numa economia capitalista, seria aquele que, sendo cumulativo tem várias dimensões, encerraria cada ciclo ascensional dotado de mais meios de acumulação que conferisse à própria acumulação, passada cada recessão, a possibilidade de um salto maior em cada ciclo ascendente.

Portanto, o mundo da sustentabilidade seria uma espécie de *continuum*, sem crises ou estagnações, tão comuns na história do capitalismo.

Por outro lado, a tal solidariedade interespacial propugnada poderia ser alcançada via uma total integração de objetivos sociais, econômicos e ambientais, numa matriz complexa de totalidades que se interpenetram, a ponto de assegurarem uma elevação da qualidade de vida das pessoas. Tudo isto, sem colocar em risco o crescimento da economia, na medida em que o desenvolvimento sustentável ambiciona um novo estilo de desenvolvimento, sem negar

o capitalismo e suas crises, que agora seria convertido para uma equidade social em meio à conservação ambiental. A cidade deixaria de ser um campo de forças, de grupos que se contrapõem, para se transformar numa unidade orgânica, socialmente sem conflitos.

É óbvio que a operacionalização do novo conceito de desenvolvimento sustentável, no subdesenvolvimento, a exemplo do antigo conceito de desenvolvimento integrado adotado pelo Serfhau, de memória recente, eleva o tom das contradições inerentes à prática do planejamento urbano e regional entre nós. Sobretudo quando se olha o Plano Diretor na sua real dimensão: apenas como um dos instrumentos de gestão da cidade-real, capitalista, injusta, pobre e espacialmente segregada. O Plano Diretor visto como um pacto territorial, sempre necessário, parece ainda distante, insuficiente, para dar conta de tudo o que a teoria da sustentabilidade almeja, promete, algo que, certamente, não poderá cumprir.

Não custa perguntar: como superar a in-sustentabilidade urbana apenas com pactos territoriais, na medida em que persistem alguns fatores combinados num mesmo espaço, como pobreza aguda, desigualdade social, e inviabilidade de ascensão econômica de muitos? Dito de outra forma: como planejar o desenvolvimento sustentável apoiado tão somente numa concepção que pressupõe um desenvolvimento endógeno, em cidades pobres, sem grandes aportes de recursos externos para alterar seu metabolismo interno? A rigor, um ambiente claramente insustentável, como é o das grandes cidades, carece de investimentos longe do horizonte que se vislumbra.

Resumindo, é possível ver uma alta dose de idealismo embutido no conceito de desenvolvimento sustentável que, no limite, se contrapõe à lógica da realidade econômica capitalista. Além de requerer uma determinação política francamente comprometida com a causa ambiental, sugere uma condição sócio-antropológica engajada, consciente e desinteressada, muito distante da realidade concreta de vários países, regiões e cidades do mundo. Realidades concretas, cada vez mais submetidas a processos interdependentes, interconectados que, não por acaso, resultam de um jogo de poder entre dominantes e dominados, muito distante da vontade expressa nos discursos técnicos oriundos dos planos e projetos.

A cidade teorizada como uma totalidade dinâmica, em movimento, é uma coisa; a cidade vista e planejada como uma unidade orgânica, numa visão holística, é outra coisa bem diferente. Na primeira condição teórica, a realidade abriga a diversidade e suas contradições no processo de desenvolvimento; na segunda postura, a motivação é outra, muito evidente: aplinar e minimizar os conflitos. Por isto, a cidade-real no capitalismo vigente equivale a um campo de forças, e não pode ser sinônimo de uma cidade-ideal, projetada como se fosse uma unidade orgânica, equilibrada, justa.

Na prática, observa-se que a operacionalização concatenada de ações e objetivos tão amplos – requeridos pelo desenvolvimento sustentado –, mesmo quando aceitos no interior dos Planos Diretores e Estratégicos, não confere de pronto à realidade planejada uma superação automática de questões antigas, a qual é imprescindível à sustentabilidade ambiental, urbana ou regional. Entre essas questões estão:

- a) modificação na estrutura de distribuição da renda, sem o que a equidade social não passa de uma intenção, boa intenção é claro, muito próxima também de um desejo ou ficção técnica, discursiva;
- b) reestruturação do padrão tecnológico dominante nos processos produtivos, sem o que os impactos dos efluentes – gasosos, sólidos e líquidos – não podem, de fato, ser minimizados ou superados, sem fortes impactos nas taxas de lucro;
- c) redirecionamento na pauta de consumo dos diferentes grupos sociais; leia-se: opção engajada na aquisição de bens e serviços de baixo impacto ambiental, igualmente renováveis ou recicláveis, numa recusa ao supérfluo e ao desperdício.

Sem atingir as condições ora referidas, o discurso da sustentabilidade parece algo um tanto quanto abstrato, ilusório, de forte conteúdo ideológico, dogmático. Nesta condição, o velho mito desenvolvimentista que vigorou nos Planos Diretores dos anos 60/70 parece estar sendo substituído, paulatinamente, pelo novo rito de se denominar, sem maiores reflexões, todo

e qualquer trabalho como se fora um “Plano de Desenvolvimento Sustentável”. Nesta prática atual, o rito é banalizado, desconsiderando uma impossibilidade real: a de o município, isoladamente, nunca poder alterar questões estruturais como distribuição de renda, padrão tecnológico – a não ser em ações muito específicas e localizadas –; além da pouca influência na pauta de consumo de uma sociedade mediática, manipulada por um *marketing* urbano aligeirado que, de fato, contraria os princípios e a lógica da sustentabilidade.

É possível então argumentar pela inadequação do termo desenvolvimento sustentável, aplicado indiscriminadamente a todo e qualquer Plano Diretor de cidade? Claro que sim. Por quê? Porque grande parte da degradação ambiental nas cidades decorre mesmo é do estado de pobreza da população, não sendo suficiente – conquanto necessário – reduzir os níveis de poluição oriundos apenas do sistema produtivo ou zonestar as atividades no espaço, conforme seu grau de adequação e inadequação. É preciso muito mais. Pergunta-se: como elevar a renda e encontrar mecanismos de distribuição da mesma, ainda insuportavelmente concentrada nas mãos de poucos? Isto nenhum Plano Diretor Urbano consegue materializar, embora possa até constar dos seus objetivos, mas só enquanto discurso.

Outra parte da degradação ambiental urbana decorre do congestionamento do tráfego e da poluição do ar, causados pelos veículos a combustão – sobretudo nas grandes cidades –, cuja solução depende de uma lógica maior, ligada a uma política nacional para os sistemas de transporte individual e de coletivos. A chave da solução não se encontra apenas no desenho do espaço intraurbano – embora nele se rebata –, mas numa política de transportes urbanos articulada a uma política de industrialização, ambas ligadas a uma nova matriz energética para o país. As cidades, vistas isoladamente, não podem resolver um problema tão amplo e complexo, que interfere na base da economia nacional.

É preciso então convir que grande parte da insustentabilidade urbana, resultante dos transportes e do mercantilizado uso do solo no espaço das cidades, não encontra uma resposta eficaz apenas num simples Plano Diretor, sob qualquer adjetivação que se queira acrescentar a ele. A experiência empírica demonstra que as normas urbanísticas, por mais perfeitas que sejam, nunca

serão instrumentos suficientes, embora sabidamente necessários, para dar conta dos processos articulados ao desenvolvimento sócio-espacial, à qualidade de vida, ao ambiente mais adequado, enfim.

Mas na sua essência a cidade ainda pode ser vista como uma totalidade dinâmica, em movimento constante, interconectada com outros processos e escalas de tratamento, demonstrando que a sustentabilidade urbana não se restringe ao campo meramente urbanístico ou municipal. Sem falar que apenas 18% das cidades brasileiras possuem Planos Diretores, com as mais diversas abordagens e graus de adequação ou inadequação vários.

A outra vertente – muito propagada e pouco praticada – tem sido a dos Planos Estratégicos, recém-incorporada às práticas urbanísticas, mas ainda sem grandes reflexões teóricas por parte dos envolvidos. Uma questão central, posta na gênese da teoria do planejamento estratégico, é ter o foco centrado numa participação dos agentes – também nomeados de atores – envolvidos no processo. Na empresa privada, significou envolver, no processo decisório de fixação de metas, não só os dirigentes, como também os empregados, sobretudo no âmbito gerencial. Metodologicamente, pretende uma sinergia dos agentes urbanos em torno de objetivos e metas a serem alcançados, pressupondo responsabilidades compartilhadas coletivamente. (GÜELL, 1997).

No planejamento das cidades, significa envolver a população através dos setores organizados, supostamente representativos dos vários seguimentos sociais, de modo a viabilizar a construção de um consenso sobre as decisões a serem tomadas. No caso de um novo estilo de desenvolvimento, não mais centrado só no crescimento econômico, mas numa equidade social em meio à conservação ambiental. Fica a pergunta: qual a estratégia para superar a in-sustentabilidade urbana? Apenas a participação resolveria todos os problemas?

Como superar uma degradação ambiental nas cidades – via planejamento estratégico –, num contexto marcado pelo mau uso do solo decorrente da concentração da riqueza, da especulação imobiliária, e tendo por consequência uma forte segregação sócio-espacial, aliada a uma política de transportes urbanos equivocada? Como construir os consensos, preferencialmente fora do aparelho de Estado, num país onde a democracia engatinha

e a participação, na maioria das cidades, é apenas um desejo de alguns setores ou grupos minoritários?

Teoricamente, o planejamento estratégico das cidades gira em torno de três princípios ou objetivos centrais:

- a) legitimar as decisões do planejamento através de negociações, fora do aparelho técnico-burocrático dos órgãos governamentais;
- b) instituir uma prática decisória capaz de minimizar os conflitos oriundos dos interesses concretos dos agentes, de modo a viabilizar as ações e as prioridades negociadas;
- c) instituir a ideia de um plano da cidade, em contraposição aos planos de governo, extraído de um consenso que: fixa prioridades, legitima parcerias entre o setor público e o privado, mobiliza e aloca recursos etc.

Portanto, na partida, existem diferenças substantivas entre um Plano Diretor clássico – mais estrutural e de longo prazo – e um Plano Estratégico, mais pragmático e de curto ou médio prazo. Nesta concepção teórica, um Plano Estratégico é sempre indicativo, portanto não é impositivo e/ou não deveria ser pensado como mais um instrumento técnico normativo, coercitivo, no sentido do direito positivo.

Na prática brasileira, o Plano Diretor é algo instituído por lei, e na sua essência é um instrumento normativo – desde a Constituição de 1988, regulamentada pelo Estatuto da Cidade em 2001 –, tornado um instrumento obrigatório para as localidades com mais de 20 mil habitantes; do Arroio ao Chuí. Ora, se cabe ao poder público financiar o Plano Diretor, a quem caberia financiar o Plano Estratégico? Aos agentes, às forças organizadas, diz a teoria participativa na qual se ancora o Plano Estratégico, desde Barcelona – cidade elevada à condição de ícone internacional, de onde se exportam consultorias para a periferia subdesenvolvida.

Constatação óbvia: nas cidades onde as chamadas forças organizadas – ou ditas representativas – da sociedade não se manifestam, ou inexistem, nada acontece. Na maioria das cidades brasileiras, tudo faz crer, a participação

popular só parece acontecer sob a tutela do Estado, que tende a dirigir, manipular e orientar os rumos dos consensos oriundos de uma prática participativa outorgada de cima para baixo. Aliás, algo que não chega a ser novidade se olharmos detidamente as experiências do *advocacy planning* americano, nos anos 60 (GOODMAN, 1977). Ademais, dos 18% de cidades que possuem Planos Diretores, certamente poucas contaram com algum tipo aceitável de participação.

No caso brasileiro, as dificuldades de separar os interesses do Estado das decisões dos planos, quando ele é o principal financiador das atividades, caracteriza, no mínimo, uma situação ambígua de contornos e resultados duvidosos. Primeiro, porque o Plano Estratégico, quando incorporado no mesmo instrumento do Plano Diretor, o transforma num instrumento normativo, diretamente imbricado no aparelho de Estado. Segundo, porque, inexistindo condições objetivas para se fazer um Plano Estratégico fora da tutela do aparelho de Estado, as soluções que vêm sendo adotadas apenas ratificam a existência de um descompasso entre a teoria original e a nossa prática.

Do Plano Diretor de Porto Alegre, passando pelo do Rio de Janeiro, aos Planos Diretores para as cidades baianas, é o que se observa. Isto significa que o Estatuto da Cidade de 2001, que regulamenta a Constituição de 1988, instituindo a obrigatoriedade da participação da sociedade, deve ser avaliado à luz de estudos empíricos, insuspeitos, sob pena de se estar validando apenas mais um ritual dito participativo, em substituição aos mitos cevados no século XX.

A troca de um velho mito fundado na teoria do desenvolvimento pleno, via planejamento integrado, por dois novos ritos discursivos, o da sustentabilidade e o da participação popular, não chega a assustar, mas apenas recoloca questões antigas que continuam a incomodar, sem perspectiva de solução a curto prazo. A não ser que o Estatuto da Cidade tenha uma plena aplicação no restante dos 82% dos municípios ainda sem Planos Diretores, aliando-se a isto uma franca conversão dos vários agentes à teoria da sustentabilidade. Um sonho, talvez.

Talvez o melhor fosse admitir, de uma vez, que aos Planos Diretores não compete resolver todas as questões urbanas e ambientais, como pretendem alguns teóricos e neófitos do ofício. Ele (o plano) apenas orienta os

investimentos, numa espécie de pacto territorial, possível, fixando as diretrizes básicas para o controle do uso e ocupação do solo e servindo de suporte para guiar a implantação de infraestruturas em rede, os equipamentos coletivos etc. Isto não significa dar conta de tudo, mas também se isto acontecesse não seria pouco. Claro, esta é uma visão de totalidade incompleta, a ser complementada com outros planos e projetos mais específicos, uma coisa óbvia, mas ainda assim inexistente na maioria das cidades. Trata-se de situação ainda parecida com a apresentada nas constatações feitas pelos participantes do IV Ciam, em 1933, desdobradas nas *Cartas de Atenas* que dali se propagaram em várias versões (SAMPAIO, 2001).

As teorias da sustentabilidade e da participação popular não devem servir de rótulos para os Planos Diretores, como vem acontecendo, podendo até ser testadas em algumas poucas situações favoráveis, quando a realidade política permite. Caso contrário, é preferível não mentir, omitindo os limites impostos pela realidade concreta, fator que só tende a agravar o descrédito do planejamento urbano junto à população.

Obviamente, como era de se esperar, os desdobramentos na prática do planejamento parecem apontar outros percursos, nos quais as boas intenções teóricas vindas do além-mar, nunca por acaso, se vão esfumando no ar, parecendo nunca alcançar o real controle do solo das nossas cidades subdesenvolvidas, com suas ilhas de riqueza. Finalmente, é como aponta Carvalho (1996, p. 29):

[...] Até que esses desafios sejam encarados, as doutrinas da sustentabilidade não passarão de declarações cheias de intenções – não importando a natureza delas – e os planos e as estratégias seguirão sendo formulados e executados, como sempre foram, sujeitos às determinações que até aqui predominaram sem serem dobradas.

Dito de outra forma, seria: os enunciados de um planejamento urbano genérico, autônomo, descontaminado do mundo real, abstrato e ao mesmo tempo ideológico, só tendem mesmo a deixar as cidades como sempre foram: insustentáveis e subdesenvolvidas, pobres e anárquicas, sem saber o rumo da nave-terra.

## *Post scriptum*

O texto, embora formalmente aceito e enviado integralmente em meio digital, para o X - Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional , 2003, Belo Horizonte, não se encontra no CD – Anais do X-ENEA. Mas, pela data (2003), vê-se que é anterior ao livro: VILAÇA, Flávio. **As ilusões do Plano Diretor**. São Paulo: [s.n.], 2005. Obra aqui não referenciada, embora a “fala” em tela coincida com a visão do professor Flávio Vilaça em vários pontos, em especial sobre a fragilidade dos Planos Diretores e Estratégicos, em geral, diante das questões urbanas de ordem estrutural.

A rigor, o mito de que os Planos Diretores resolveriam os problemas urbanos ainda persiste, embora fortemente abalado nesta fase atual (pós-Estatuto da Cidade). Os ritos que envolvem os Planos Estratégicos das cidades que o adotaram, envolvem interesses contraditórios e consensos forjados com base em cooptação dos envolvidos, em processos discutíveis, antidemocráticos, que vão reduzindo o planejamento urbano oficial a uma prática discursiva a mais, sabidamente inócua.

## 2ª FALA

### Forma urbana: idealização, “mythos” e “logos”<sup>1</sup>

---

A questão da forma urbana na projeção das cidades resgata um importante eixo e matéria de discussão no planejamento urbano por várias razões. Dentre outras, destacam-se:

- a) a forma urbana é um tema dos mais polêmicos e não raro negligenciado nos estudos sobre o urbano, daí a pouca referência a ela nos encontros da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional (Anpur), a florada de modo incontestado tanto na ausência de comunicações teóricas como na escassez de estudos empíricos; apesar de na prática se observar as mais diferentes posturas em relação à sua inserção no planejamento das cidades;
- b) o esgotamento das teses do movimento moderno, como parte de uma crise mais ampla dos “valores”, “símbolos” e “ideologias” gestados nos anos 20/30, agudizaram nos anos 60/70 a crítica aos modelos espaciais da cidade baseados na vertente do “urbanismo progressista” (CHOAY, 1965); desaguando numa fuga

<sup>1</sup> Este texto foi originalmente publicado em: SAMPAIO, A. H. L. Forma urbana: idealização, “mythos” e “logos”. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 4., 1993, Salvador. **Anais...** Salvador: FAUFBA; Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, 1993.

de planejadores e pesquisadores ao tema, o que na prática nem melhorou os planos, nem ampliou – de modo equivalente à velha indiferença pela forma – o conhecimento sobre o controle/gestão do espaço urbano na sua dimensão física;

- c) a consistência das teorias econômicas, sociais e políticas sobre o espaço urbano inibiu o saber arquitetônico – incapaz de elaborar um conceito de cidade compatível com a sua arte – e não logrou a passagem da crítica à forma urbana como idealização utópica (descolada do real), para um campo de domínio em novas formulações, dificultando uma maior aplicação prática.

Se, por um lado, os conceitos de cidade embutidos nos planos derivam da evolução do próprio conhecimento sobre os processos urbanos; por outro lado, ainda existe uma grande lacuna no planejamento da produção e controle de espaços no que concerne à forma urbana; sobretudo na sua dimensão qualitativa, ambiental.

De modo a precisar o conceito de forma, no seu sentido mais amplo, Vasconcelos (1990) discorre:

[...] Milton Santos define como forma a estrutura revelada; é a estrutura técnica ou objeto responsável pela execução de uma determinada função (1985:51); são formas geradas para tomar possível a vida institucional e cultural; são objetos criados para permitir a produção econômica ou para permitir a reprodução da população [...]

Logo, é impossível dissociar o conceito de forma urbana do de “vida institucional e cultura”, ou seja, de funções, atividades, processos, que se estruturam (de estrutura) no tempo e no espaço, conforme as relações de produção e reprodução num dado contexto histórico. A forma urbana não pode ser reduzida à noção de mero invólucro, é ela a estrutura urbana revelada e, embora articulada em sua gênese à estrutura econômica, à estrutura social e estrutura política, pode a cidade (ou trechos) na sua evolução temporal

(história da cidade) permanecer enquanto forma, enquanto se modificam os processos econômicos, sociais e políticos que lhe dão causa.

Se não fosse por outros motivos, só pela importância da dimensão simbólica dos espaços, embutida aí a questão ideológica, estaria justificada a forma como tema de alta relevância para o planejamento urbano em determinados contextos culturais. É o caso de Salvador, Porto Seguro, Ouro Preto, Parati e de outras cidades, sem falar no viés das cidades novas e de seu impacto sobre o ambiente cultural criado.

## A forma como mito: o caso de Salvador

O mito é entendido correntemente como um relato, versão ou crença em algo supostamente acontecido num passado remoto. Um exemplo clássico é o da mitologia grega e dos poderes dos deuses, em que, misturando o real ao imaginário, numa perspectiva fantástica, se rebatia na vida concreta dos cidadãos o próprio mito.

No urbanismo, desde sua gênese com Cerdá (1982) e sua *Teoría general de la urbanización*, a hipótese aqui levantada aponta para uma concepção mitológica da forma urbana, derivada de Platão, que considerava o mito como um modo de expressar certas verdades que escapam à racionalização. O mito nesta ótica é inerente à filosofia platônica, sendo depois incorporado ao saber urbanístico moderno. Sabe-se da importância dos mitos e de seu “poder explicativo” na Idade Média, mas desde o Renascimento os problemas da “realidade”, da “verdade”, e conceitos correlatos passaram a considerar o *mythos* como algo de desconfiança, e a eleger o *logos*, a razão, como nova profissão de fé da ciência. Na modernidade, o conceito de “história verdadeira” coincide com a noção de que esta nada tem de mística, e a correta interpretação dos fatos deveria eliminar o mito como objeto da investigação empírico-descritiva. A “verdadeira ciência” não deveria, portanto, ocupar-se da “consciência mítica” como manifestação cultural, historicamente constituída, sendo amíúde a ciência chamada a “desmitificar” interpretações falsas do mundo real, concreto.

Vem daí que “desmitificar” passou a ser necessidade e objetivo de qualquer ciência, de modo a eliminar tergiversações sobre o real. Evoluiu certo preconceito quanto à “função do mito” como emulação, seja no imaginário do campo criativo, não necessariamente lógico-dedutivo, seja no imaginário do campo da percepção e apreensão das imagens do urbano, ambos antepondo-se à visão positivista de uma “verdade histórica”, “determinista”, como algo “absoluto”, linearmente constituído, passível de tratamento estatístico-matemático, oriundo da lógica formal.

Tanto faz no mundo capitalista, como no socialista, tais práticas se consolidaram e se reproduziram. Ali, forma urbana é mito de uma racionalidade perseguida, e depois se revela mito da própria realidade constituída, que, embora provocando rupturas com o passado e o presente (por vezes intocado no plano das estruturas), passaram a constituir de fato a memória do moderno em suas contradições internas. São clássicos os exemplos Brasília, Chandigarh, Combernauld, Hook, Cidades Soviéticas, entre outras, sem falar nos bairros novos, centros industriais, administrativos, *campus* universitários, conjuntos habitacionais e empreendimentos similares já incorporados ao imaginário urbano da “cidade-moderna”, cujos conflitos resultam da dialética na práxis entre o *mythos* (da criação) e o *logos* (da razão).

Em Salvador, podem ser observados três momentos em que se elege a forma urbana como um mito, na condição de um vir-a-ser embutido nos planos:

- a) Escritório do Planejamento Urbanístico da Cidade do Salvador (Epucs) (1946/50);
- b) Centro Industrial de Aratu (CIA) (1966/67); e
- c) Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (Plandurb) (1976/79).

Em todos os planos, observa-se a ideia de forma como condição necessária à revelação do imaginário prospectivo da realidade urbana, embora lastreados em diferentes discursos, específicos nas suas formulações lógicas, metodológicas e de racionalidade.

## O Epucs como mito do “urbanismo científico”

Ali, a cidade moderna e progressista tem sua gênese na famosa Semana de Urbanismo, realizada em 1935. A *Semana de 35* elegia o “plano” da cidade como imperativo da modernização a ser perseguida – a exemplo dos países hegemônicos (na Europa e nos Estados Unidos) –, e reforçava a visão progressista dos intelectuais e promotores; creditando ao planejamento a saída para enfrentar o “enigma baiano”, expressão e imagem do atraso social e econômico da Bahia com a decadência da economia agroexportadora do Recôncavo (SAMPAIO, 1990).

A forma urbana no Epucs apoia-se no discurso forte de Mário Leal Ferreira, que, embora não cite, reflete as teses de cidade como organismo evolutivo de Patrick Geddes (1915), passando pela visão da Escola de Chicago representada por Burgess (1925) e suas zonas concêntricas; além de incorporar um modelo viário radial-concêntrico, muito utilizado na Europa e nos Estados Unidos, como exemplo de “boa forma” para fluidez do tráfego das cidades.

Em que pese o “discurso científico” pretendido, na verdade, o mito de uma cidade progressista enquanto forma-configuração expressa muito mais, em seu conteúdo, a visão lecorbusiana gestada na reconstrução das cidades europeias arrasadas pela 2ª Guerra Mundial, que o espaço concreto da Salvador tradicional. Assim, o mito da forma urbana apoia-se na substituição do “velho” pelo “novo”, em que as transformações no casco antigo espelhavam uma estrutura urbana renovada. Assim, casarões, sobrados e ruas antigas dariam lugar às edificações modernas, rasgando-se vias em cintas concêntricas e radiais, direcionadas para uma “Base de Tráfego” que polarizaria a cidade em torno do Centro Principal, abrigando as funções administrativas, comerciais e portuárias da cidade.

A forma urbana do Epucs incorpora ainda o mito do zoneamento (em semianéis concêntricos) como o instrumento legal capaz de evitar a “promiscuidade” da mistura de usos, da decadência física, da falta de higiene e a insalubridade das moradias, reorientando a estrutura urbana numa nova ordem, reveladora de uma outra estrutura social, supostamente, já não mais

estagnada, mas em evolução. Previam-se inclusive novas formas de morar, em “moradias provisórias”, a serem substituídas por moradias definitivas num futuro imaginado não tão distante, mas não foi precisado o horizonte de tempo no plano.

A forma radial-concêntrica do sistema viário ajusta-se de modo criativo e inovador ao sítio em sua morfologia, buscando eficiência na fluidez do tráfego, alargando o mito de um domínio técnico do “homem” sobre a “natureza”, ao se reverterem – via drenagem e esgotamento – as condições de insalubridade nos vales úmidos. O verde contínuo nos vales higienizaria os alagadiços e pântanos, hospedeiros dos mosquitos transmissores de malária, canalizando nos talwegues os coletores dos dejetos humanos poluidores das águas fétidas, principais meios disseminadores das várias endemias que grassavam na cidade. O real local e o imaginário da cidade moderna se fundem na produção e síntese do mito, que no fundo tem raízes no urbanismo moderno dos países hegemônicos.

A forma dos bairros, assentados em “trevos” de quatro folhas, abrigaria unidades da vizinhança com “centros cívicos” aglutinadores de bens e serviços de consumo imediato. O rearranjo criativo manteria a “natureza-submetida”, embasando a racionalidade dos edifícios modernos, nas encostas e cumeadas. Natureza reinterpretada, quando não melhorada, pela engenhosidade do saber arquitetônico e do urbanismo, cujo eixo do movimento moderno não era integrar, mas dominar. Na práxis, as diretrizes do Epucs tanto serviram ao mito de modernizar Salvador (as avenidas de vale, por exemplo), como serviram a outros objetivos do poder político, nunca passíveis de uma racionalização, pela “cientificidade” do método; cuja maior característica seria a de não perceber as desarticulações entre a análise (diagnóstico exaustivo de P. Geddes) e a proposta formal do espaço no viés lecorbusiano e em sua “Carta de Atenas”.

Durante muito tempo, a visão do Epucs continuou perpetuando o mito de única forma lógica para a cidade, mas “incompreendida” por políticos, técnicos oportunistas, capitalistas pragmáticos e quejandos. A ideologia urbanística disseminada no meio técnico e da elite cultural não conheceu contestações, não se observando na época críticas aos conflitos entre o imaginário

da forma proposta e o mundo real. Sabe-se, contudo: aquilo que não é integralmente realizado pode constituir-se em um mito similar a algo supostamente acontecido num passado remoto, apesar de sua frustração e cobrança advirem de um “futuro irrealizado”, mas ideologicamente incorporado como válido, inclusive por falta da contraprova.

## O CIA como mito da “cidade industrial linear”

Ali, a cidade moderna e progressista é parte de um todo, de uma região, e, ao contrário da cidade do Epucs, almeja uma outra forma, aberta ao crescimento, tendo Salvador como cabeça de um sistema urbano industrial moderno, cujo referencial advém do modelo de cidade industrial linear, muito aplicado nas cidades novas soviéticas. Do ponto de vista do discurso, o mito das cidades lineares remonta a Sorya y Matta, passando por Le Corbusier, pelos arquitetos russos e suas teses da “desurbanização” nos anos 30 (na integração cidade-campo), até alcançar as visões do grego Doxiadis. Tanto na reflexão teórica como no campo de propostas concretas, a cidade linear sempre foi uma referência de “boa forma”.

O mito da cidade-linear como boa funcionalidade baseia-se nos deslocamentos casa-trabalho (em curtas distâncias) e na necessidade de separar zonas poluidoras (industriais) das zonas residenciais e de serviços, por extensas faixas verdes (o verde contínuo). A ideia da “fábrica verde” lecorbusiana está plasmada no Plano do CIA, na forma e no conteúdo da proposta, cuja articulação longitudinal com Salvador se apoia na antevisão de um eixo de “transporte especial”, de grande capacidade, cortando a região numa escala metropolitana, ligando núcleos industriais e urbanos periféricos à metrópole moderna.

A cidade linear é uma forma que facilita as possibilidades de um “crescimento ilimitado”, no sentido Salvador-Feira, e, contornando a Baía de Todos os Santos, “integraria” a Ilha de Itaparica ao continente. Esboçava-se na ideia uma grande ponte sobre o mar, ligando Monte Serrat a Bom Despacho. Salvador teria uma outra configuração radial-concêntrica, baseada num novo

centro no Cabula, antecipando o Centro Administrativo da Bahia, cuja forma lembra muito um “coração humano”, ligado às “artérias” radiais e às vias que dariam acesso à nova orla, já ali preparada para o turismo e o lazer metropolitano. O mito ancora-se na utopia de um sistema de transporte intraurbano, baseado em catenárias suspensas por sobre as colinas, apoiadas em ponto altos no “core” dos bairros espalhados nas cumeadas.

O bordo do território teria suas formas “geometrizadas” em caprichosos meandros, que cuidariam de amoldar e regularizar as áreas de contato do continente com o mar (nas águas da baía), de modo a ampliar ocupações nas cotas rasas de até um metro de profundidade, às vezes criando enseadas e marinas ancoradas nos arrecifes e acidentes geográficos. A natureza seria geometrizada, domada, numa outra visão mais utópica e radical que a do Epucs. O imaginário é tão mítico que não reconhece as análises do meio físico nem o perfil socioeconômico dos assentamentos da região, não se sabendo qual a lógica do discurso e das propostas das novas formas urbanas desenhadas com tanto rigor e ousadia.

O mito da nova forma apoia-se num desenvolvimento industrial futuro, sem escala ou horizonte definido, mas cuja configuração em si é ela própria a materialização do “progresso”, da industrialização moderna, da “era mecânica”. A pobreza estaria raspada do território de tal modo que não se observam nos desenhos marcas do passado, a não ser o “velho Centro”, preservado para o turismo e a visitação pública, como um museu. Tal visão futurológica, imaginada num contexto militar tecno-burocrático, é de uma Bahia moderna digna do Brasil potência, de Primeiro Mundo. Estaria então formalizada a resposta ao “enigma baiano”, já referido anteriormente, ou sua forma é tão somente aquela parte lúdica e alegórica de um plano não comprometido com a realidade dos municípios envolvidos?

A título de curiosidade, o plano do CIA nunca foi institucionalizado sob a forma legal, apesar de as transformações nos territórios fora de Salvador e imediações terem acontecido de fato.

## O Plandurb como mito da “visão sistêmica”

Ali, a modernidade não mais se expressa pelos modelos de cidade ideal, como referencial da forma urbana proposta. O poder do discurso visionário dos anos 1950 e 1960 perdia força na sustentação da forma urbana como necessidade do “discurso do poder” (SAMPAIO, 1990).

No Plandurb, o discurso da forma ancora-se em dois procedimentos básicos: primeiro, numa visão sistêmica, em que as variáveis do “uso do solo e transportes” são os elementos estruturantes na ordenação do território; segundo, na valorização dos aspectos da “imagem e desenho” da cidade, incluída a perspectiva dos usuários.

A cidade vista como um sistema (de sistemas) de atividades e fluxos permitia quantificar o desempenho de diferentes alternativas formais em seu arranjo espacial. São evidentes as influências da Teoria Geral de Sistemas (BERTALANFY, 1970), bem como seu rebatimento sobre a quantificação do sistema de transportes. A imagem da cidade (LYNCH, 1960), de certo modo, representa também um enfoque sistêmico, na medida em que identifica elementos espaciais (marcos, vias, bairros, limites, nós) como intermediadores estruturantes da leitura do espaço urbano na práxis.

Assim a forma urbana é mitificada na sua legitimação, por um lado, na noção da mesma diante dos movimentos necessários à vida urbana, via quantificação; e, por outro lado, na preservação da memória, via qualificação, pela apreensão da “imagem e desenho” da cidade percebida. A configuração viária em “malha” seria consequência, e não ponto de partida. O mito tenta legitimar-se pela ótica da explicitação técnica do “modelo” em sua formulação, sendo básico o reconhecer territórios, lugares e sítios, previamente identificados como espaços significativos na “visão de técnicos, empresários e população” (PLANO..., 1986).

O diagnóstico, não sendo exaustivo, tem limites preestabelecidos. A forma se assenta ainda num zoneamento que admite certa mistura de usos (verificadas as incompatibilidades), na flexibilização de parâmetros nas “áreas de proteção sócio-ecológica”, admitindo uma irreversibilidade da pobreza a curto e médio prazos. Reconhece os conflitos entre mercado imobiliário e as

classes sociais pobres, em sua lógica de reprodução no espaço; muitos são territórios a serem reconhecidos a *posteriori*, não sendo prefixados, no plano, parâmetros rígidos do ponto de vista da forma pretendida, enquanto configuração final.

Os grandes espaços verdes e abertos, na perspectiva de parques metropolitanos e urbanos, ratificam alguns mitos populares com os sítios de Abaeté, Pituacu e São Bartolomeu (denominados, na época, Parques Metropolitanos de Itapuã, Pituacu e Pirajá), integrantes do imaginário coletivo e que persistem na memória urbana. Criam-se outros parques, como os de Ipitanga-I e Ipitanga-II, junto aos mananciais de abastecimento d'água, visando a protegê-los. Duas zonas ou "Áreas de Proteção Rigorosa" são criadas: uma no Centro tradicional e outra na Península de Itapagipe, como partes integrantes da "área de borda", identificadas nas imediações da área de contato entre o continente e o mar. Silhuetas e tipologias da ocupação são pretensamente protegidas como partes da forma perseguida.

O mito da forma urbana planejada, de certo modo, passa a limpo, põe no papel, parte do imaginário já percebido e incorporado pela população em seu cotidiano; e, por outro lado, vai criar novos mitos do ideário urbanístico recente, como as ideias de "transporte de massa", "centro histórico", "parque metropolitano", "área de proteção sócio-ecológica", "via transversal do miolo", "subcentro", entre outras. Uma estrutura urbana complexa, em que o novo não implica mais a substituição e erradicação do velho, do antigo, mas sua incorporação e valorização, fundadas no mito da preservação.

Claro, entre a intenção do mito e a práxis constituída, existe um campo legal, e, tal como no Epucs, aconteceram modificações, inclusões e rupturas aqui não consideradas; nem no "enfoque sistêmico" adotado, por total incapacidade de o método prever descontinuidades, tampouco na velocidade e aleatoriedade de alguns processos sociais. Mas isto contempla outra história a ser vista: a do mito da participação como saída para o impasse da forma ante os processos.

## A forma urbana como idealização: início de uma reflexão

Uma reflexão teórica sobre a forma das cidades deve ter a história como base. Neste viés, constata-se que a forma urbana foi para o urbanismo clássico não só uma aspiração como também uma derivação do saber arquitetônico. O próprio Alberti, no seu livro – o clássico *De re aedificatoria* (século XV) –, já definia o arquiteto como

[...] aquele que saberá com regra e razão certa, maravilhosa, imaginar com a mente e o espírito e realizar na prática todas aquelas coisas que, mediante movimento dos pesos, união e encaixe de corpos, podem com grande dignidade, muito bem acomodar-se ao uso humano (OCHOA, 1990, p. 6-7).

Regra e razão conduziram por muito tempo as idealizações arquitetônicas, num tipo de saber em que a concepção intelectual não estaria descolada da possibilidade de realização material, numa práxis. A preocupação em vincular a idealização (concepção) à prática permeia vários escritos instauradores, conforme analisa Choay (1985). Mas o urbanismo clássico, aqui englobando tanto as vertentes de “progressistas”, como as de “culturalistas”, “tecnopistas” e outros, ao utilizar o saber arquitetônico não mais para atender às regras – como princípios básicos –, mas para a concepção de “modelos ideais” de cidade, apontou desde sua gênese para uma ruptura entre concepção e prática.

Assim, a lógica do saber arquitetônico, a partir dos anos 1930, propõe-se a uma modernidade que implica substituir, revolucionar, transmutar, não só as formas preexistentes como a própria prática. Daí, não raro, os modelos ideais de cidade de um Le Corbusier, Frank Loyd Wright, Walter Gropius e, em nível nacional, de figuras como Lucio Costa, Niemeyer e Reidy, desembocaram numa idealização de formas, que no fundo não revelam as estruturas econômicas, sociais e políticas reais, mas utópicas sociedades, como aspiração de um futuro mitológico, imaginário, uma espécie de vir a ser. Às vezes são formas concretas, construídas (vide Brasília, Chandigarh), mas que tiranizam

as estruturas do mundo real, tanto que este real vai reproduzir-se nas periferias e cidades-satélites. São formas que não podem conter, abrigar, admitir as estruturas reais em suas contradições e complexidade, compostas de vários estratos (classes) e níveis de poder, simplesmente por serem idealizações impregnadas de um “igualitarismo” utópico.

Rever esta ambiguidade, entre a forma urbana e as estruturas e processos que lhe sustentam, leva a discussão para o campo das diferenças entre o ser humano e os outros seres vivos, quanto à produção e uso dos espaços. Os outros seres vivos possuem um “mundo circundante”, onde atuam e reagem de uma maneira homogênea e muito mais restrita, formalizada num sistema de informações e estímulos que caracteriza um “círculo funcional” preciso. Já os seres humanos possuem uma maior capacidade de adaptação ao meio em que vivem, inclusive, modificando-o por outros interesses, não mais baseados unicamente no *habitat* enquanto função primária. Esta diferença não só amplia as possibilidades do ser humano na produção/alteração da forma do seu *habitat*, como o distingue qualitativamente dos outros seres, por haver como “elo mediador” entre a espécie humana e o meio ambiente um sistema simbólico de articulação. Assim o real e o imaginário se fundem, tanto no campo perceptivo como no criativo da produção do *habitat*.

A visão de Alberti de que “realizar na prática todas aquelas coisas” que podem, com grande dignidade, muito bem acomodar-se ao uso humano (OCHOA, 1990), por certo, já embute a visão de forma como algo a acomodar-se ao uso, como necessidade humana. Mas as tendências funcionalista e racionalista do movimento moderno é que radicalizam e desenvolvem a concepção de forma como algo correspondente e unívoco à função. O conhecimento “para-arquitetônico”, como denomina Portas (1970), vai romper com esta limitada visão de forma – na arquitetura e no urbanismo –, admitindo ter ela (a forma) uma função simbólica não menos importante que a função utilitária. Fala-se, então, de funções primeiras e funções segundas, de significante e significado, de denotação e conotação, numa perspectiva semiológica.

As funções utilitárias da forma urbana, por exemplo, quanto ao desempenho e aos custos na sua relação com o sistema de transportes, as redes de água, esgotos, energia etc., não invalidam a perspectiva da importância da

forma urbana como linguagem, articulada ao campo simbólico, tal como existe nas artes, nas religiões, no esporte; enfim, na produção cultural humana, como expressão indissociável da sociedade a que pertence. Não como algo estático, mas algo que se transforma, criando novos símbolos.

A linguagem, tanto na “arquitetura isolada” como na forma urbana enquanto paisagem, se expressa/realiza numa estrutura historicamente determinada, sendo uma parte do espectro cultural mais amplo que inclui palavras, comportamentos, vestuários, objetos, frações de um universo igualmente simbólico. É espaço-forma que demarca um tempo, que denota signos e importa em significados: daí, também ideológicos. Também por ser simbólica, a idealização/concepção da forma urbana implica de pronto uma dimensão importante, a ideológica:

[...] se por ideologia se entender o sistema de idéias, crenças, representações e normas que participa permanentemente da regulamentação social e que, em ampla medida, se reproduz inconscientemente em cada um de nós. (ANSARD, 1978 apud MAGNAVITA, 1991, p. 6)

Neste sentido, a forma urbana existente ou proposta, ou a forma do espaço urbano, é “forma que significa”; mas significa o quê? E para quem? Por quê? Então, nada escapa ao campo ideológico, na tentativa de responder a tais questões.

A ideia de imagem de uma cidade (LYNCH, 1960) tanto deriva da forma como da função; implica configuração, uso e apropriação. Acontece que o planejamento urbano evoluiu mais nos últimos anos no domínio das relações entre variáveis do tipo uso do solo e transportes, as atividades econômicas e o emprego, a habitação e o saneamento, a produção e o consumo, entre outras, que são necessárias – mas insuficientes –; ficando as contribuições sobre o desenho/imagem da cidade e suas relações simbólicas na apropriação do espaço como um campo de estudos teóricos, acadêmicos, muito pouco aprofundados na prática do planejamento.

Daí, a passagem do campo analítico ao propositivo vir sendo muito mais tentativo que efetivo, ao contrário do planejamento dos transportes (SAMPAIO,

1991), com evidentes conflitos metodológicos entre os campos do objetivo e do subjetivo: entre o real e o imaginário, entre o concreto e a alegoria.

Acontece que a forma urbana não é percebida, ou sequer fruída em sua totalidade, ficando restrita ao “espaço de vida” de cada cidadão ou grupo social. Daí se depreende ser a totalidade formal – nos planos – uma abstração, levando muitos críticos do movimento moderno a considerarem a forma não como uma categoria, mas como algo supérfluo e sem sentido. O próprio Lynch (1985) ressalta a importância relativa da forma no planejamento de cidades, mas daí a ser desnecessária vai alguma distância. Ora, se do ponto de vista simbólico a ideia de totalidade na vertente “progressista” gerou formas no viés “totalitário” – como criação autoritária, imposta –, é fácil entender que não há como se articularem as partes (bairros, vias, centros, subcentros etc.) em suas especificidades, formais e funcionais, sem uma visão de síntese do todo que se idealiza. Mesmo que seja um todo fragmentário, ambíguo, grotesco. (EISENMANN, 1989) Simbolicamente, a forma urbana expressa-se é pelas partes, em sua configuração e uso, mas operacionalmente a previsão técnica, a implantação e operação dos sistemas urbanos (as redes de infraestrutura) dependem de uma visão de síntese do todo, mesmo que isto resulte apenas numa “hipótese de trabalho”. Resulta inviável planejar e gerir o curto, o médio e o longo prazo sem alguma síntese formal qualquer, norteadora da práxis.

A forma urbana como totalidade é uma idealização, logo um mito, que se por um lado gera situações ambíguas, às vezes próximas da utopia, por outro lado, permite ao planejamento um mínimo de racionalidade, na previsão e correção de rumos ao longo do tempo; portanto, um processo de planejamento que reveja rumos, distorções e inadequações da forma idealizada como síntese daquele todo imaginário aludido.

A forma urbana vista como parte de um todo, em sua concretude, por exemplo, num bairro tradicional, numa silhueta significativa, num *campi* universitário, numa favela, pode assumir concretamente uma relação muito mais direta com os moradores e usuários que a forma na sua visão técnica, aglutinadora dos fragmentos da realidade percebida e projetada.

O princípio de “construir a memória” urbana (BURKHADT; GRUMBACH, 1987) implica admitir a cidade e suas várias “arquiteturas”, eruditas ou não,

como uma obra coletiva, embora se possa admitir a arquitetura enquanto técnica e arte que se pode classificar e transmitir, ou melhor, possui uma “tectônica” como saber técnico em sua arte. Aqui parece oportuno retomar o Viollet Le Duc: “[...] se então a unidade deve existir na arte da arquitetura, não se pode chegar a ela aplicando esta ou aquela forma; mas procurando a forma que é a expressão daquilo que prescreve a razão.” (BURKHARDT, 1987, p. 3). Verificar a razão da forma como expressão de cada contexto cultural é um princípio geral que vai de encontro à racionalidade na vertente modernista-funcionalista.

Um bairro preexistente, uma rua ou praça possuem simbolicamente uma imagem, têm uma forma que significa algo – pode ser o velho, o novo – e não dizem respeito à racionalidade do “futuro projetado”; ali o preexistente é memória que articula o passado/presente/futuro, assegurando territorialidades que dizem respeito a alguém, a um grupo, que reagem ou sucumbem às rupturas processadas na forma. Ideologicamente, “construir a memória” é preservar as formas urbanas preexistentes. Parodiando Vitor Hugo, se “a arquitetura é um livro de pedras”, a cidade é uma biblioteca. Simbologia é também ideologia, sendo aqui tomada pelo viés da resistência aos processos econômicos que privilegiam a “renovação urbana”, aliando tipos arquitetônicos, arranjos espaciais, acidentes geográficos – já não tão virgens assim –, substituindo os registros do imaginário urbano articulado à forma, pelas determinações do capital imobiliário em sua reprodução. Uma dicotomia que todo plano enfrenta, mas nem sempre explicita a estratégia: no seu “porquê”. Sair da escala da forma urbana global e passar à escala da forma urbana do bairro é estratégia que poucos planos abrigam. Nesta escala talvez fosse possível maior interação entre o morador e a forma desejada, discutida, e também ideologizada. É neste nível e escala que os conflitos entre grupos com interesses divergentes podem aflorar (CAMPOS FILHO, 1989), sem se escamotear a verdade com índices, taxas e parâmetros, adrede preparados para enganar os leigos e/ou facilitar os trâmites nas câmaras legislativas.

Toda forma pode ser vista como um signo. Neste sentido, construir a forma urbana como produto cultural é tomá-la do ponto de vista de acontecimento histórico; assim, os monumentos, sítios, bairros, trechos de cidades,

ruas e logradouros públicos são a um só tempo fragmento e suporte da história da cidade, além de repositório de evocações e significados que articulam passado, presente e ou futuro. Aí não se enquadram o pastiche ou a modernosa pretensão de um formalismo gratuito, colorido, mas de sentido social duvidoso, apenas mais uma embalagem do mercado.

A “crise” da poética do racionalismo não se limita à crítica das novas formas criadas e de sua ruptura com a memória urbana, como fato cultural, como resposta à cidade industrial e suas mazelas. A crise é metodológica, resulta ainda da impossibilidade de um corpo paradigmático (racional), do plano, não incorporar uma realidade mais complexa, em que o elemento subjetivo na idealização da forma urbana – da arquitetura à cidade – acaba por reduzir a expressão como uma imagem de “certezas”; tão lógicas, que se eliminam as possibilidades de surpresas, dicotomias, diversidades, que muitas vezes são de fato o mote gerador do caráter, identidade e a pregnância de um lugar qualquer.

\*\*\*

O significado de um lugar extrapola o “*mythos*” e o “*logos*” da forma, mas não a dispensa como necessidade de expressão. Um discurso sobre a forma urbana, para ser rigoroso, não elimina a subjetividade como característica do ato projetual, especialmente quanto ao “*mythos*” da imagem do espaço a ser preservado ou construído, podendo mesmo se admitir que este é um dos seus fundamentos lógicos. Dentro de certos limites, é possível se esperar da forma urbana um nível de articulação do “*logos*” e os usuários na sua produção, bem como de conservação, impossível de ser alcançado pelos procedimentos tradicionais: quando certeza e precisão são sinônimos de uma racionalidade, em que a régua e o compasso reduzem o imaginário à geometrização. Assim, os níveis de concepção, idealização e controle podem e devem ser diferenciados, tanto nas várias partes da cidade como nas escalas de tratamento. Forma e escala, eis aí outra questão.

A escala dos “territórios livres” para uma forma urbana não controlada ou pouco controlada, passando por “territórios” medianamente controlados,

até se admitir “territórios” altamente controlados. Em qualquer um deles, seria possível a educação e a participação de segmentos da população em diversos níveis: na definição de onde estariam tais territórios, quais as suas delimitações, até passar pelo grau e tipos de controle a serem imprimidos tecnicamente.

Concorda-se com Carvalho (1988, p. 9), quando diz:

O estudo e a discussão acerca da memória não devem ser encarados como meros exercícios acadêmicos, como aliás é da preferência de intelectuais que têm aversão pela atividade prática. Mas isto, a rigor, só tem sentido se empreendido desde o ponto de vista do interesse popular e se feito no âmbito de uma práxis que, por seu turno, esteja inserida num projeto próprio de transformação histórica da sociedade, de vez que a memória também é, sob tal ângulo, uma referência.

Neste sentido, forma e memória implicam escalas de abordagens, não sendo uma questão exclusivamente “técnica” como tem sido tratada nos planos e projetos urbanísticos; pode constituir-se em outro campo ético e estético, de natureza política, em que os embates ideológicos e de conflito entre grupos de poder emergiriam, em termos concretos, na práxis: desde a elaboração e a aprovação dos planos, até sua gestão e seu controle.

Eis um novo mito para a idealização da forma urbana: projetá-la como um processo mais participativo tendo por base o “bairro” (CAMPOS FILHO, 1990) em sua territorialidade e imagem constituída. Equivale a não diluir as especificidades dos lugares na perspectiva de uma totalidade imaginária (necessária), inalcançável, mas reunir os fragmentos da forma percebida na construção de um todo nunca totalmente determinado, nem fechado às múltiplas contribuições parcelares, desde que preservada a memória em sua continuidade.

A forma urbana como idealização pressupõe um método de análise e prospecção que aponta atualmente para a necessidade de se reverem antigas posições quanto ao conceito de história, embutido na relação forma-processo.

Questões dos tipos rupturas/permanências, todo/parte, estrutura/conjuntura, real/imaginário, entre outros, são apenas referenciais necessários

à visão temporal da cidade num dado momento, capazes de relativizar as “certezas” e as ambiguidades da forma idealizada ante o campo bipolarizado entre o racional (possível) e o subjetivo (criativo, perceptivo).

Algumas áreas de estudo vêm contribuindo de modo mais sistemático para a compreensão da forma e do desenho urbano (DEL RIO, 1990), tais como: morfologia urbana, análise visual, percepção do meio ambiente, comportamento ambiental.

Entretanto, outras áreas podem ser apontadas como passíveis de contribuição; dentre elas destacam-se: climatologia urbana, história urbana, semiologia/semiótica.

A concepção e idealização de novas formas urbanas requer produção de conhecimento sobre a forma, não como uma aparência, mas em seu sentido pleno. De resto, Aristóteles já dizia: “Chamo de forma a essência de cada ser, sua substância primeira”, ou seja, é estrutura revelada, daí ser preciso uma releitura para então repensá-la.

### 3ª FALA

## A ideia de plano e de projeto: em arquitetura e urbanismo

---

A obra realizada de arquitetura esconde e revela um projeto; como qualquer realização, deforma-o atenuando, ampliando ou alterando, na prática, suas propostas iniciais. Mas guarda, mesmo assim, sua orientação básica. E, por isto, a obra permite reconstruir, com razoável segurança, os traços mais significativos da estrutura do projeto. (FERRO, 1967, p. 3)

Do ponto de vista arquitetônico, só a obra efetivamente realizada é o que revela a arquitetura como materialização de um projeto, mas, do ponto de vista urbanístico, é na cidade (ou trecho desta) enquanto espaço concreto apropriado socialmente que se materializa o projeto ou o plano que lhe antecede. Isto não nega também que, na prática, tanto existem obras sem projeto – por exemplo, na arquitetura vernacular<sup>1</sup>, feita pelos "não arquitetos" –, como também muitas cidades construídas sem seguir planos e projetos tecnicamente elaborados, com desenhos concebidos a priori.

Neste sentido, a ideia de plano ou de projeto em arquitetura e urbanismo pressupõe uma intermediação técnica entre uma dada demanda, ou necessidade problematizada, e um conjunto de soluções arquitetônicas e/ou urbanísticas apresentadas (e representadas) como resposta às questões postas pela realidade. Assim, para um mesmo problema, podem-se elaborar várias soluções, adequadas ou não à situação concreta de onde emerge a resposta. Em síntese, o pressuposto teórico é que a demanda social por projetos e planos decorre de

<sup>1</sup> O conceito de arquitetura vernacular é o mesmo de Amos Rappoport, trabalhado por Araujo (2004).

problemas, questões ou do simples desejo de se transformar uma dada situação problematizada em outra coisa melhor, qualitativamente falando, que fique claro.

Uma questão conceitual antiga é aquela que separa – e/ou une – a arquitetura e o urbanismo, sugerindo várias concepções teóricas e interpretações, inexistindo um consenso entre arquitetos, urbanistas e planejadores. Para alguns teóricos, parece que inexistem maiores distinções a serem feitas; já para outros, arquitetura e urbanismo distinguem-se tanto pela ótica de abordagem – nas metodologias, técnicas, variáveis etc. – quanto pela escala de tratamento, envolvendo todo e qualquer espaço edificado, da casa, do bairro, trecho de cidade ou da própria urbis vista como uma totalidade. Também no âmbito do plano e do projeto existe na prática uma flagrante imprecisão conceitual, sobretudo na literatura que circunscreve as esferas e os graus de abrangência de cada um destes instrumentos. São questões recorrentes, mais discutidas e debatidas teoricamente fora das salas de aula ou das pranchetas e computadores dos escritórios.

De forma preliminar e muito ampla, pode-se dizer que, tanto um plano diretor ou piloto de uma cidade, como um projeto de arquitetura antecipam elementos de uma realidade futura, ou de uma realidade modificada – que difere da realidade-problema, embora derive da mesma –; mesmo quando o objetivo seja transformar de forma o menos radical possível a própria situação inicial. Portanto, é fácil ver que o plano tem, geneticamente, aquilo que é inerente a qualquer projeto, numa ótica similar à de Ferro (1967, p. 3), evidenciada num texto seminal, ainda estimulante:

[...] o projeto, em arquitetura, envolve vários níveis: é particular enquanto solução para determinado problema imediato e é, também, parte e reflexo de uma atitude global do seu autor e, através dele, do tempo em que vive.

O arquiteto, o urbanista ou qualquer equipe não escapam do seu tempo e de uma visão de mundo inerente ao referido tempo, de uma episteme, como diria Foucault (1966), no sentido de que existe um conjunto de enunciados e discursos que perpassam os saberes e organizam o pensamento:

exprimem o saber de cada época sobre as coisas. Então, o plano ou o projeto, ao darem respostas para um problema imediato, localizado, circunscrito a uma dada realidade, respondem também às "intenções e atitudes menos profundas que guiavam sua elaboração" (FERRO, 1967, p. 3). Neste ponto, é necessário lembrar a inevitável carga de subjetividade inerente ao ato criativo, o que não liberta o(s) autor(es) – que fique bem claro – das articulações mais gerais da obra com o contexto político, econômico e social. Mesmo na condição de um ato criativo de natureza utópica, descolado de qualquer aplicação imediata, estará subjacente uma crítica ao contexto e ao sistema ao qual o plano, ou o projeto, se contrapõe.

As questões mais profundas decorrem tanto das condições mais gerais inerentes ao desenvolvimento da realidade concreta – economia, tecnologias, pauta cultural, necessidade social –, como também da postura do arquiteto diante do padrão de desenvolvimento, inclusive quanto à sua visão de mundo, no tempo-espaço em que vive. É no contexto real que a atitude do arquiteto ou urbanista molda a sua intenção no tempo-espaço, numa espécie de elo entre a ideia de arquitetura e urbanismo que o profissional detém (por formação) e o campo de possibilidades aberto à aplicação, na prática, do ofício de projetar ou planejar.

Desde aí já se nota que ideias utópicas, de arquitetura e urbanismo, podem existir e existem, *in mentis*, até se desdobrarem em planos e projetos reais. Os trabalhos utópicos possuem um traço comum: sua difícil ou impossível realização prática; seja porque a sociedade ou grupo a que se destinam rejeita-os, como espaço de uso/convivência, seja porque a economia, o mercado, as condições objetivas do contexto, enfim, não viabilizam a sua plena execução. Até mesmo o padrão tecnológico vigente pode não responder satisfatoriamente às exigências técnicas de uma execução imediata. Vários projetos e planos foram simplesmente para o mostruário das "idealizações impossíveis", enquanto outros aguardaram vez na prateleira do tempo, até que sua absorção ou completa rejeição se completasse na realidade. Nesta condição, está o projeto da Catedral de Brasília, pois passaram-se anos para se viabilizar uma solução para os vidros do recobrimento principal; outro caso exemplar está na ideia das "agrovilas" ao longo de

<sup>2</sup> No artigo original, a expressão usada era "projetos de especulação", mudada para "projetos exploratórios", conceito mais adequado ao sentido da fala; algo similar ao termo "estudo exploratório", muito usado na investigação científica.

rodovias como a Transamazônica, que se revelou incompatível com a realidade de um "desenvolvimento integrado" no meio da Floresta Amazônica.

É possível, então, distinguir os projetos em dois grandes grupos: o dos "projetos exploratórios"<sup>2</sup>, utópicos ou não, e o dos chamados "projetos executivos", mais ligados à construção. A distinção permite alimentar o campo da imaginação criadora, no sentido de prospectar soluções ainda não aplicadas ou aplicáveis à realidade concreta imediata, mas que podem antecipar soluções outras, tecnológicas ou de espacializações novas, cujo mérito é levantar possibilidades outras ainda não imaginadas ou incorporadas na prática ao cotidiano. São alternativas consideradas utópicas, num dado momento, e que podem ser viabilizadas em outro. Tudo é uma questão de tempo ou de custo-oportunidade, e muito menos de se limitar a imaginação aos ditames econômicos de tipo custo-benefício, taxas de retorno do capital investido ou de técnicas similares no campo da chamada "viabilidade econômico-financeira". No mais das vezes, tais técnicas apenas manipulam dados inconsistentes e costumam maquiar a realidade, de modo a viabilizar apenas o que interessa ao mercado, ou à vontade política, e menos à sociedade ou população usuária de um bem ou serviço essencial à vida dos cidadãos.

Nos campos da engenharia dos equipamentos de transportes, da informática, da robótica, por exemplo, é comum a atitude investigatória prévia, mais livre e aberta, com a elaboração de "projetos exploratórios", sendo mesmo uma quase rotina. Entretanto, na arquitetura e no urbanismo, tal sistemática foi progressivamente empobrecida, na medida em que planos e projetos utópicos foram sendo, via de regra, associados a uma prática de profissionais alienados dos problemas do mundo real. O entendimento superficial de uma realidade quase imutável, diante da força do capitalismo, acabou por afetar toda a concepção de planos e projetos novos, pois se passou a considerar a exequibilidade em si um pressuposto, e não uma verificação *a posteriori*, diante de diferentes alternativas e possibilidades. Com isto, o ofício de criação arquitetônica e urbanística passou a submeter-se aos interesses do capital, transformando todo "naco de terra" em mero objeto de troca, num processo que acaba delegando às empreiteiras

e imobiliárias o ato de pensar o espaço urbano, em detrimento do Estado, cujo papel é cada vez mais de mero coadjuvante, no processo de construção da cidade.

Neste sentido, a universidade pouco concorreu ou vem concorrendo para um real avanço no campo do "projeto exploratório" como uma contribuição transformadora da realidade, tanto no âmbito metodológico, como no das tecnologias disponíveis e seu uso. Os esforços individuais e isolados de arquitetos-pesquisadores – como é o caso do arquiteto Lelé – não encontram apoio nas políticas institucionais: inexistente o estímulo a esse tipo de investigação empírica<sup>3</sup>. Persiste um largo fosso entre as possibilidades tecnológicas disponíveis, conhecimento sobre apropriação e uso dos espaços, controle ambiental etc. e sua aplicação; enquanto os "projetos executivos", elaborados no cotidiano dos escritórios de arquitetura, no geral reproduzem as soluções-tipo vulgarizadas pelas revistas e afagadas pela mídia a serviço do mercado<sup>4</sup>. Enquanto a mão livre do mercado afaga o sucesso de alguns, abafa-se a criatividade de muitos jovens talentosos. A produção hegemônica de Planos Diretores de cidades e de projetos arquitetônicos, na sua maioria, apenas reproduz padrões eivados de procedimentos protocolares, burocráticos, de criatividade nula, sem qualquer densidade reflexiva ou compromisso social.

Afinal, o "plano ou projeto exploratório" é tão somente um campo de possibilidade investigatória a mais, um dispositivo essencial através do qual seriam examinadas sistematicamente diferentes alternativas e possibilidades, numa perspectiva aberta inclusive às soluções pouco usuais. Mas, é claro, isto não elimina a real necessidade de projetos executivos na prática arquitetônica e urbanística das cidades, pois não se trata de contrapor uma coisa a outra. Aqui, postula-se uma convivência plena entre a esfera da especulação criativa – na universidade, nos centros e núcleos de pesquisa etc. – e, só depois de avaliado de modo sistemático (o projeto especulativo) se daria a aplicação das soluções na esfera da execução prática, no mundo real, das cidades e regiões.

A seguir seguem três exemplos de projetos, à margem de qualquer Plano Diretor para a cidade, e de como este processo pode acontecer de forma

<sup>3</sup> Vale lembrar que o Centro de Tecnologia da Rede Sarah (CTRH), criado por Lelé, foi fechado; pasmem: por "falta de demanda". Mas a rede hospitalar do Estado carece de hospitais, de postos, além de manutenção continuada, enquanto um processo de construção em série está estancado.

<sup>4</sup> Não é objeto deste artigo a análise das causas, que são várias, de tal situação. Registra-se apenas a questão de o "projeto exploratório" ser ainda algo pouco sistematizado no ensino e na pesquisa.

<sup>5</sup> O projeto do Metrô de Salvador, contrariando as diretrizes dos planos que lhe antecedem, cria um imenso "elevado" ou viaduto no meio do vale do Bonocô, destruindo a morfologia de um sítio que poderia ser preservado, valorizado. Contraria diretrizes do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU)-85 e do Transporte de Massa de Salvador, da Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (Conder) (1985).

consequente, ao contrário de outros exemplos que implicam grandes investimentos, como o do projeto de um metrô, que supostamente deriva de diretrizes do Plano Diretor de 1985, mas que na verdade desmantela o sítio urbano <sup>5</sup>. Sinteticamente, mostram-se o projeto de Lina Bo Bardi, para a Ladeira da Misericórdia (Figuras 1 a 4), o de Pasqualino Magnavita, para um palco móvel no Largo Pelourinho (Figuras 5 a 8), e o de Diógenes Rebouças, para uma peixaria no Porto Barra (Figuras 9 e 10). Trata-se de uma pequena mostra de exemplos de "projetos exploratórios", diferenciados, para lugares específicos de Salvador, que podem melhor ilustrar os argumentos presentes nesta fala.

No caso de Lina Bo, sua imaginação criadora recorre à aplicação de peças pré-fabricadas de argamassa armada, desenvolvidas pelo arquiteto Lelé. O projeto mostra que as relações entre tecnologia de ponta disponível e o ato criativo, no projeto de restauração de edificações históricas, poderiam acontecer correntemente.



Figura 1  
Paredes plissadas e contrafortes, pré-fabricados

Fonte: CHAGAS (2002)



Figura 2

Contrafortes e paredes plissadas: Restaurante Quati

Fonte: CHAGAS (2002)

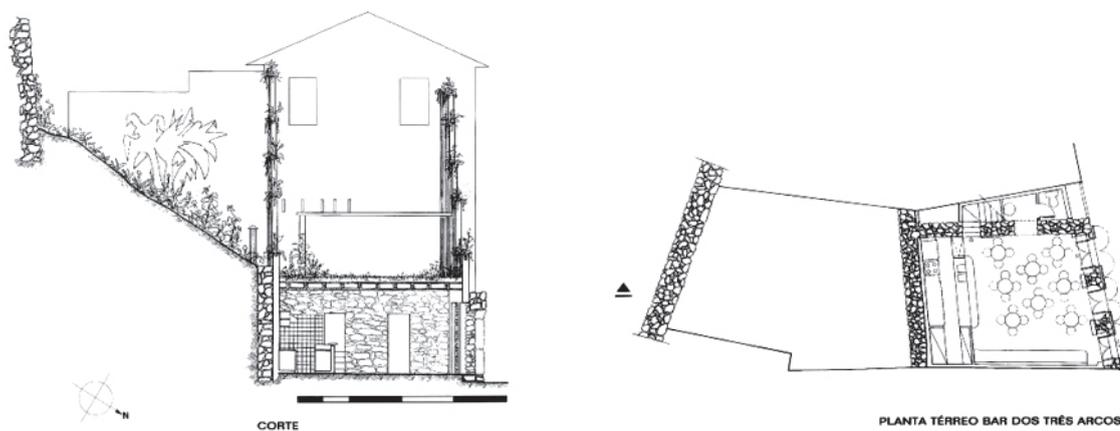
<sup>6</sup> Ver em mais profundidade o trabalho de resgate feito por Chagas (2002).

É evidente a intencionalidade do projeto: recuperar o Centro Histórico usando tecnologias de ponta, peças pré-fabricadas, imbricando tudo o que é novo – sem esconder nada –, reaproveitando os vestígios das ruínas com tecnologia tradicional. Numa visão ampla, a pré-fabricação foi uma alternativa tecnológica para recuperar habitações – sem deslocar a população residente – e outros equipamentos no Centro Histórico. São constatações essenciais do projeto <sup>6</sup>:

- a) Iniciar um processo de recuperação do Centro com um projeto piloto que, supostamente, seria capaz de se reproduzir nas demais quadras e quarteirões degradados ou simplesmente arruinados, necessitando intervenção;
- b) Executar obras de recuperação em tempo mais curto, evitando o longo prazo das obras do restauro convencional, recorrendo a uma tecnologia já testada por Lelé em outros contextos e situações;

- c) Estabelecer uma linguagem inovadora, demarcando o novo e o antigo, num contraste que não agride a morfologia do sítio histórico, nem o tipo arquitetônico tradicional, sem se render ao pastiche.

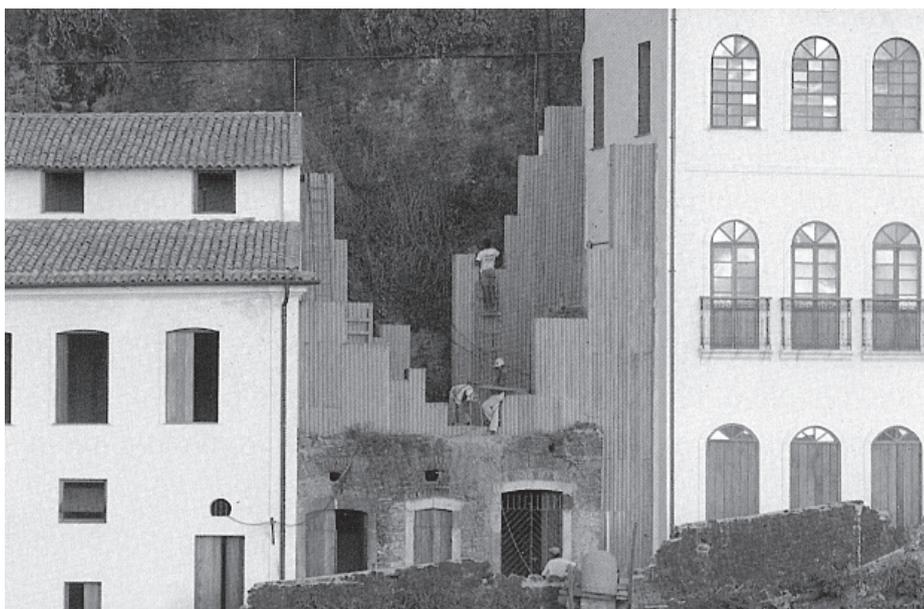
Também é fato que as ideias de Lina foram abortadas, e sequer absorvidas pelos órgãos de proteção ao patrimônio (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional e Instituto do Patrimônio Artístico Cultural da Bahia). No entanto, é um projeto instigante, crítico e denso, que abriga uma visão de totalidade implícita. É uma espécie de demonstração piloto da visão de Lina sobre o Centro Histórico da cidade, que abriga uma tese sobre as intervenções de recuperação em massa de áreas degradadas. Trata-se de uma experiência lamentavelmente abortada, mas ainda assim digna de registro pelo que tem de inovador e provocativo, diante das críticas aos arquitetos modernos e das teorias do restauro sobre a preservação de sítios e monumentos.



**Figura 3**  
Aproveitamento da ruína, o Bar dos  
Três Arcos

Fonte: CHAGAS (2002)

O rigor do detalhe no uso das peças e a sensibilidade diante do sítio histórico permitem, como resultado final, o uso correto de tecnologia nova sem destruir a preexistência, cujos contrafortes laterais asseguram, a um só tempo: estabilidade nas edificações antigas e qualidade estética ao conjunto (Figuras 3 e 4).



**Figura 4**

Os contrafortes de sustentação lateral dos sobrados

Fonte: CHAGAS (2002)

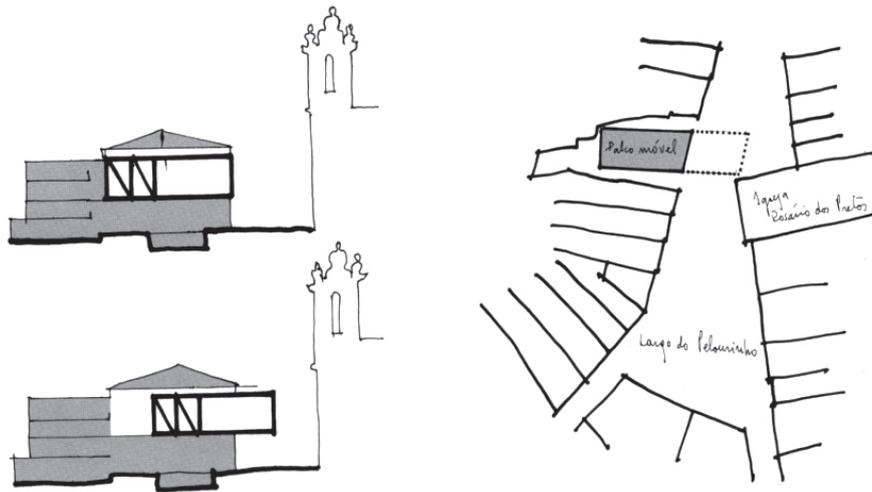
O Projeto Piloto da Ladeira da Misericórdia (ou PPLM) está sintetizado por Chagas (2002, p. 222), na conclusão de sua investigação, de modo claro e insofismável:

O PPLM sintetiza, na sua aparente radicalidade, a necessidade, sintonizada pela autora, de afrontar a natureza dos discursos que começavam a se propagar na época em que foi realizado, e com os quais ela não concordava: o questionamento às teses modernistas, tidas como superadas; o culto ao historicismo fachadista,

como uma reação crescente ao abstrato despojamento racionalista; e a primazia do estético sobre o ético, face à alegada incompetência histórica que tivera a arquitetura de resolver os problemas sociais a que se propusera.

O projeto do palco móvel é fruto da imaginação criadora do arquiteto Pasqualino Magnavita, e decorre de uma investigação prospectiva, nas entra-nhas do ateliê de projeto, como docente da pós-graduação da Faculdade de Arquitetura da Ufba. Busca atender à demanda por eventos artísticos e apresentações públicas no Centro Histórico, elemento central programático e motivador da criação de um palco móvel no Largo do Pelourinho.

O palco móvel, uma espécie de "gaveta" elevada, sai do vazio de um casarão arruinado, e desliza da base de apoio implantada no interior do lote estreito, que também abriga as instalações fixas, conforme mostra a Figura 5. Os dois cortes esquemáticos ilustram o palco em duas posições: i) recolhido e ii) avançando em direção à Igreja. Elevado do piso, o palco projeta-se no largo, mas deixa a circulação livre das pessoas sob a estrutura em balanço: exhibe-se para os eventos como uma "gaveta aberta".



**Figura 5**  
Croquis da concepção mostram cortes e planta do partido adotado

Fonte: Arquivo Prof. Pasqualino Magnavita

É visível a intencionalidade do projeto, sua adequação ao lugar, respondendo a uma demanda real de uma cidade que vem sendo desfigurada pelo uso de estruturas padronizadas, efêmeras, que escondem, na paisagem urbana, marcos e visuais, casarios e toda a arquitetura singular, enfim. Também aqui se vê aplicada uma tecnologia de ponta, fundada na experiência do estruturalista – professor José Luiz, da Escola Politécnica – especialista em projetos de plataformas marinhas para a Petróleo Brasileiro S/A (Petrobras). A Figura 6 mostra a planta base numa escala de detalhe.

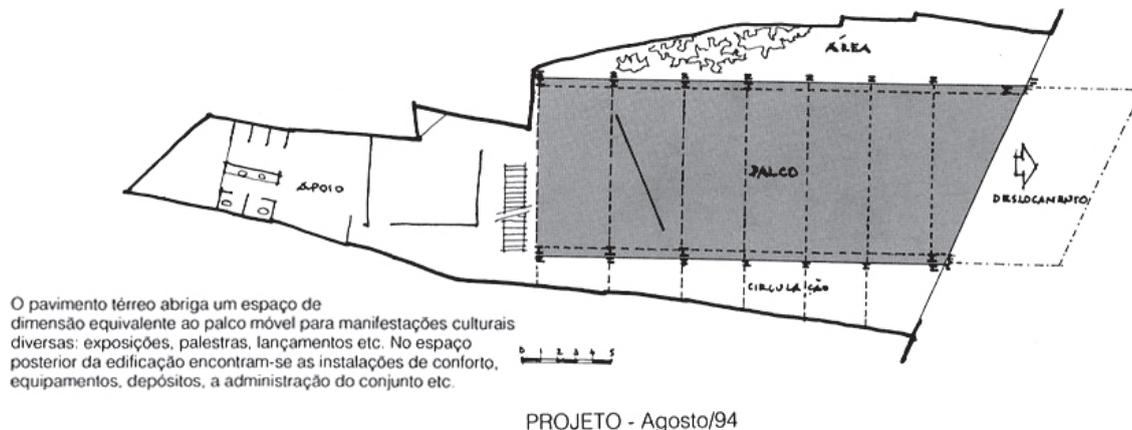
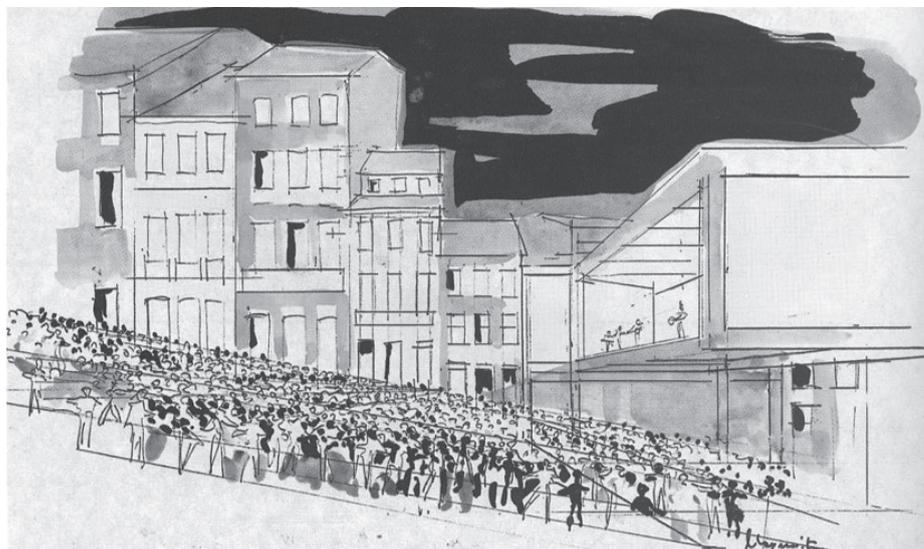


Figura 6

○ croqui da planta; com o palco recolhido

Fonte: Arquivo Prof. Pasqualino Magnavita

O projeto reflete uma tese, arriscamos dizer: a de que as estruturas efêmeras agridem a paisagem urbana, tanto pela padronização excessiva dos lugares, como pelo transtorno gerado nas fases de montagem e desmontagem. Vide o caso do Carnaval e de outros eventos do calendário de festas da cidade; só que isto, no Centro Histórico, causa um problema de carga e descarga que pode ser evitado. O palco móvel, quando recolhido, devolve rapidamente o largo ao seu cotidiano bucólico, sem o agito das massas que para ali ocorrem.



**Figura 7**

Perspectiva lateral:  
o largo vira rampa de  
observação do palco,  
elevado

Fonte: Arquivo Prof. Pasqualino Magnavita



**Figura 8**

Perspectiva de topo:  
o largo tomado pela  
plateia e, ao fundo,  
o palco

Fonte: Arquivo Prof. Pasqualino Magnavita

O caso do "estudo exploratório", da lavra de Diógenes Rebouças, para abrigar os vendedores de peixe no Porto da Barra revela a sensibilidade do autor em relação ao uso de um lugar histórico, junto ao Forte Santa Maria, monumento tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan). A nosso ver, expressa como tese o respeito ao tradicional comércio de peixe na beira do mar, como atividade antiga; e como corolário desmonta uma crença bastante difundida entre os anos 80 e 90: a de que os arquitetos modernistas pioneiros "se lixavam para a história", desconsiderando em suas intervenções a paisagem preexistente.

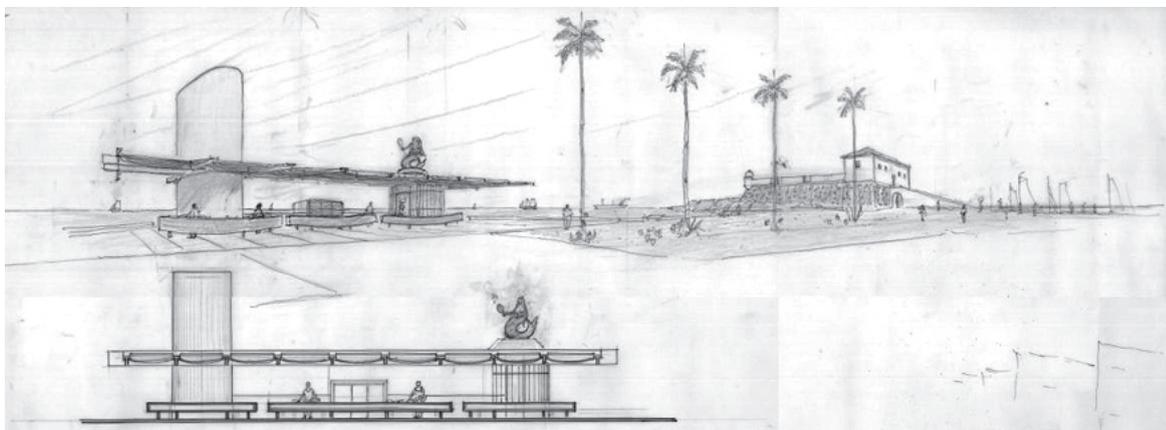


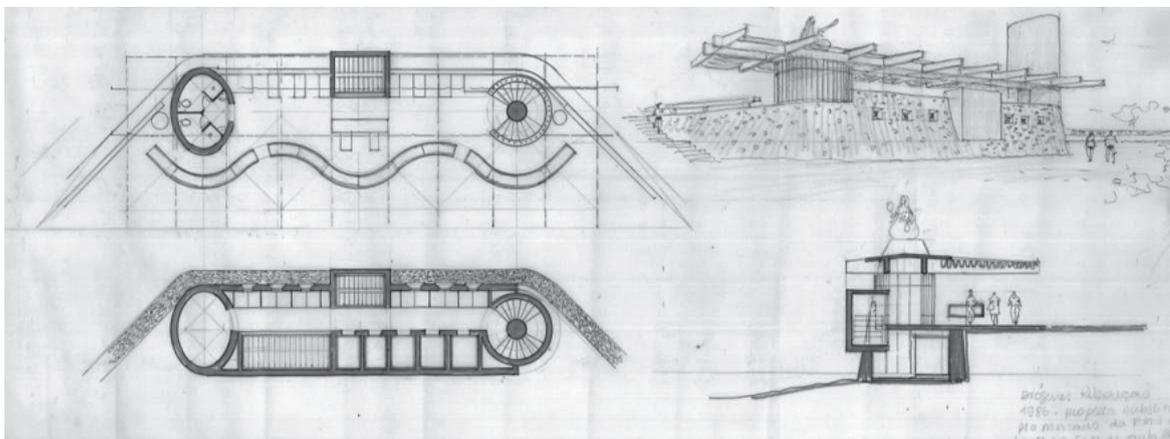
Figura 9  
Desenhos de Rebouças para o Mercado do Peixe

Fonte: Arquivo Prof. Nivaldo Andrade/IPHAN

No estudo de 1986, é evidente o respeito às visuais de frente para o mar, o Forte e a rampa em direção à praia. A inspiração na presença da muralha de pedra, que abrigaria as funções de armazenamento e apoio, "enterra" tudo o que não deveria ficar à vista. Quem observa do mar para a terra percebe a alvenaria de pedra como elemento de composição típico dos fortes, e que embasa a cobertura elevada, leve e vazada, sobre os pilotis.

O conjunto provoca um contraste suave entre o novo e o velho, sem concessões ao formalismo "modernoso" (síntese de moderno e horroroso) tão comum à arquitetura comercial da nossa cidade. Em especial, na paisagem marinha na borda da cidade.

Na prática, a atividade de vender peixe foi deslocada para a quadra interna, o que também é uma alternativa correta, aceitável; mas a estrutura, pela sua leitura correta do lugar, poderia até abrigar outros usos, como mirante, vendedores de coco, baianas de acarajé (com os sanitários públicos sempre "enterrados", é claro). No mínimo, um "tipo" singular, a ser investigado em várias situações na borda de contato com o mar.



**Figura 10**  
Desenhos de Rebouças para o Mercado do Peixe

Fonte: Arquivo Prof. Nivaldo Andrade/IPHAN

Pode-se então perguntar: o que distingue um plano de um projeto?

A questão pode ser vista de dois ângulos, um na ótica do geral e do particular (mais específico) e outro na ótica operativa (da execução). Em geral, o plano é quase sempre algo bem amplo, fixa princípios, diretrizes gerais, é pouco específico ou detalhado; equivale dizer: é sempre um instrumento

técnico que fixa programas, objetivos e metas a serem alcançados. Já o projeto é algo bem mais específico, mais detalhado e, supostamente, visa à execução dos objetivos e metas, desdobrado (ou não) dos princípios e diretrizes gerais estabelecidos nos planos. Portanto os projetos, também, podem emanar diretamente de outros processos decisórios governamentais ou privados, fora dos Planos Diretores. No mais das vezes, é o que acontece entre nós.

Exemplificando: o projeto (executivo) de um edifício ou de uma praça informa o produto material tal e qual o espaço será construído. Já o plano de uma obra não apenas se refere ao projeto aludido, mas contém os procedimentos que definem como as ações executivas serão realizadas, como se darão a aplicação dos materiais especificados, a organização da mão-de-obra necessária para se realizar a obra etc. A rigor, o planejamento da obra implica a previsão de como a edificação será executada, suas etapas, o cronograma físico e financeiro, o fluxograma das atividades; enfim, não se limita apenas ao projeto arquitetônico e aos projetos complementares (elétrico, hidráulico-sanitário, estrutural etc.), embora a estes se submeta na previsão de etapas de execução, no canteiro. No caso do projeto via pré-fabricação, parte da obra acontece na usina e parte no canteiro, e todas as etapas são planejadas previamente.

Outro exemplo: o plano de uma cidade ou um bairro diz respeito às diretrizes gerais – espaciais, econômicas, sociais, institucionais – cujos parâmetros e princípios deverão (ou deveriam?) indicar aos projetos executivos e os marcos de referência em que se deve pautar a gestão urbana. Neste viés, teoricamente (só teoricamente), os "planos globais" deveriam anteceder aos projetos executivos, bem como aos planos específicos (água, esgotos, energia, telefones, saúde e educação, transportes, habitação etc.), e caberia ao projeto viabilizar e atender às diretrizes gerais do Plano Diretor, mais amplo e geral. Mas é claro que nem sempre isto ocorre na nossa realidade, em que impera o pragmatismo, a improvisação e uma lógica política avessa à racionalidade técnica.

O "teoricamente" acima aludido – agora entre aspas – fica por conta de uma constatação óbvia: a maioria das cidades (e bairros) não possui plano básico. No subdesenvolvimento, via de regra, os planos específicos

<sup>7</sup> Por sugestão de um colega, Carlos Vasconcelos, a equipe da Secretaria de Estado do Planejamento e da Ciência e Tecnologia (Seplante), nos anos 80, rotulou este tipo de ação de "planejamento *a posteriori*"; no qual a decisão é tomada sem qualquer planejamento prévio, e só depois os técnicos são convocados para "planejar" a situação posta pelos políticos.

(redes, equipamentos sociais) antecipam-se aos planos gerais, criando realidades materiais que não só implicam projetos executivos – raramente articulados à visão global – como também possuem, em sua lógica interna, diferentes concepções da própria estruturação urbana. Quase sempre representam interesses conflitantes, divergentes, incompatíveis com a ideia geral de cidade posta no Plano Diretor. Também os projetos das escolas, postos e hospitais, conjuntos residenciais, sistema viário e seus complementos, necessários ao atendimento das demandas sociais, nem sempre se articulam aos planos gerais, urbanísticos ou diretores. Embora a teoria condene este processo aleatório de decisão, esta é uma prática corrente nas nossas cidades, lamentavelmente<sup>7</sup>.

Um processo de planejamento requer do arquiteto (ou equipe) uma postura complexa, não só quanto à ideia de arquitetura, mas de como ela se deve articular ao urbanismo da cidade; quase sempre algo pouco claro do ponto de vista normativo, nas tais leis de uso e ocupação do solo. Ora, como a cidade é uma obra coletiva e não resulta só de projetos de arquitetos, pois apenas uma minoria das obras é de fato projetada, só isto já implica a necessidade de revisão da noção clássica não apenas do projeto de arquitetura, como também do de urbanismo. O plano e o projeto urbanístico diferem do projeto dito arquitetônico, em quê? Talvez estejam certos os que postulam uma Arquitetura da cidade, como Aldo Rossi (1971), capaz de intermediar o campo da urbanística com as tarefas da arquitetura edilícia.

Os arquitetos preparados na tradição moderna, ou melhor, modernista, voltados para as "grandes necessidades coletivas", sabem que, desde a década de 70, e especialmente a partir dos anos 80, se restringiram as oportunidades de realização plena de projetos e planos mais estruturantes: fecharam-se as perspectivas desenvolvimentistas. Mas, na fase do capitalismo brasileiro do pós-guerra, a economia propiciou um surto de obras urbanas que transformaram as cidades e dinamizaram o mercado de trabalho dos arquitetos e engenheiros, tendo por base ações que partiram do Estado e de seus governos, em nível nacional, estadual e municipal.

Neste contexto, alguns impasses surgiram no interior da disciplina arquitetura e urbanismo, tanto de natureza metodológica como de natureza

prática, diante das características da formação do arquiteto moderno ou modernista, aliadas às mudanças do mercado de trabalho ante o desenvolvimento capitalista contemporâneo. Do ponto de vista metodológico, viu-se e ainda se vê, desde o pós-guerra, uma formação acadêmica insuficiente para o profissional recém-nomeado arquiteto-urbanista; isto porque a visão de cidade da maioria dos arquitetos treinada para o projeto de edifícios isolados não incorpora um instrumental metodológico adequado para análise e reconhecimento da cidade-real, como contexto do plano ou do projeto. Tal fato acontece por várias razões, dentre as quais se destacam:

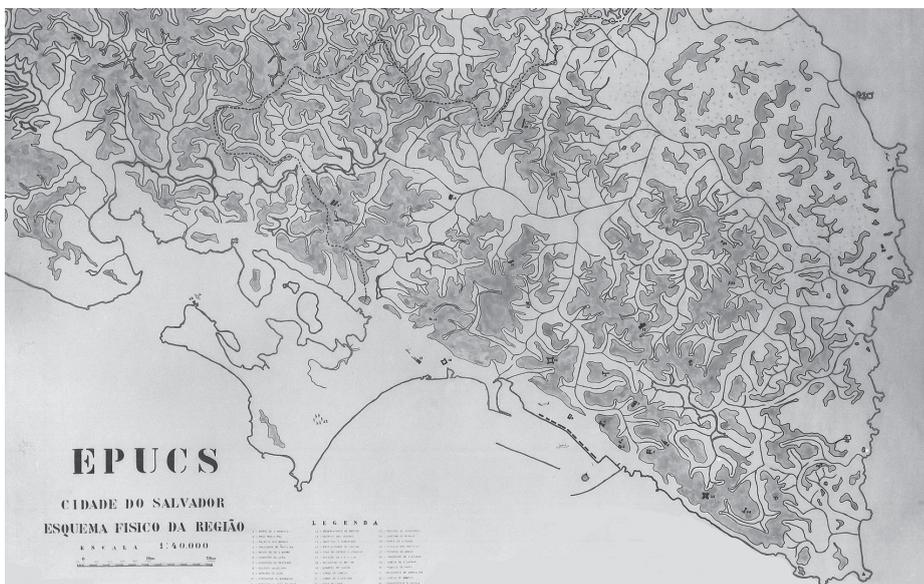
- a) num primeiro momento, pela forte influência da visão lecorbusiana sobre a formação dos expoentes da arquitetura nacional (Niemeyer, Lucio Costa, Artigas, entre outros), desdobrada numa teoria de cidade-artefato, objeto construído pronto e acabado, tal e qual um edifício de arquitetura, tendo-se Brasília como referência e paradigma desta condição;
- b) num segundo momento, pela negação do espaço concreto como suporte e eixo do urbanismo, adotando-se na prática a metodologia dos chamados Planos Integrados (do Ibam, Serfhau etc.), na espera de uma transversalidade inter ou multidisciplinar, pouco aprofundada, com ressalvas às exceções de praxe;
- c) num terceiro momento, por influência de alguns arquitetos de sucesso, radicalizou-se – sem aprofundamento – a retomada da ideia de arquitetura como "obra de arte", quando a cidade assume a condição de um suporte efêmero, um palimpsesto, espécie de espaço-espetacular mutante, onde permanências ou preexistências se vinculam ao pastiche. Quando feita sem escrúpulo e densidade reflexiva, apenas submissa à lógica do mercado, costuma ser uma produção rebaixada.

No processo de formação, muitos cursos de graduação contam com docentes ideologicamente presos á lógica do mercado. Assim, o projeto de arquitetura e as disciplinas que o sustentam passaram a enfatizar nos programas

<sup>8</sup> Ver anexo A do livro de Sampaio, 1999, p. 331-358.

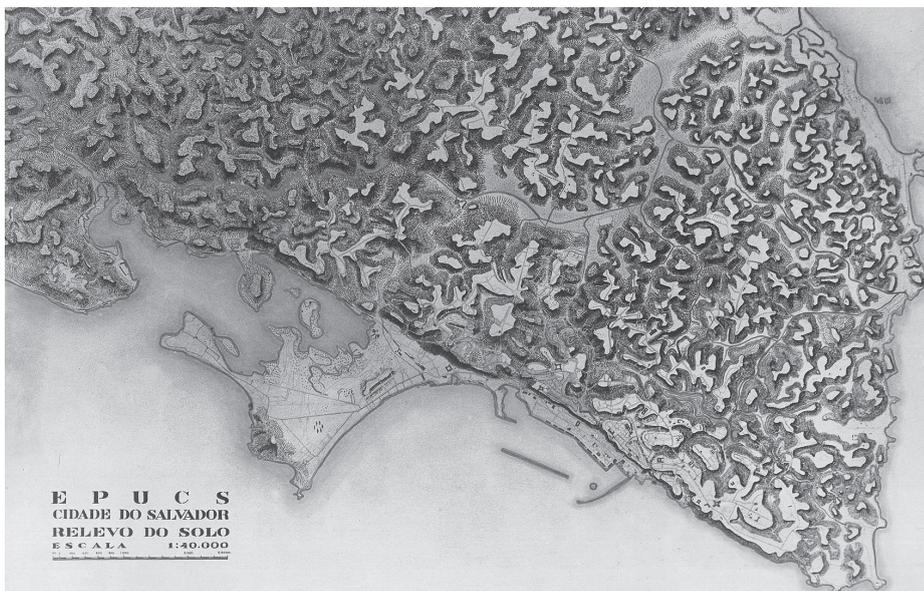
a ótica de "projetos de exceção", supostamente "virtuosos", mas de baixa articulação com o contexto sociocultural. Com isto, remeteu-se a cidade, e seus problemas, para uma questão de planejamento urbano, sumindo – junto com as pranchetas – o domínio do espaço concreto; aflorando daí um tipo de "espaço abstrato", distante das técnicas inerentes à projeção. As disciplinas ditas de urbanismo, amiúde e assistematicamente, se exauriram (e exauram) em pesquisas bibliográficas e de campo, de rebatimento nulo no nível do espaço urbano concreto, com propostas inconsistentes.

Para ilustrar a questão posta, seguem imagens tentando mostrar que os conceitos de "estrutura urbana" e de "forma urbana"<sup>8</sup>, comuns no planejamento das cidades no século XX, requerem o domínio do espaço concreto, no qual o suporte natural é o sítio físico geográfico. Esta é uma leitura técnica que vem sendo perdida nos PDDUs e normas derivadas mais recentes. As imagens ora reveladas, extraídas da experiência do Epucs, ilustram uma época em que o planejamento urbano, o urbanismo e a arquitetura não se descolavam tanto uns dos outros, na leitura da cidade, como acontece hoje. A visão das redes de infraestrutura, articulada a uma interpretação do sítio geográfico, pode ser melhor observada nas Figuras 11, 12 e 13 anexas. Os planos urbanísticos não se resumiam apenas a leis e normas abstratas de difícil visualização, conseqüentemente, de controle duvidoso, tanto para o técnico que propõe parâmetros urbanísticos (índices, taxas, densidades etc.), como para o cidadão comum, que não distingue, no "discurso", a falácia dos números e dos termos técnicos embutidos nas plantas bidimensionais e anexos de toda ordem.



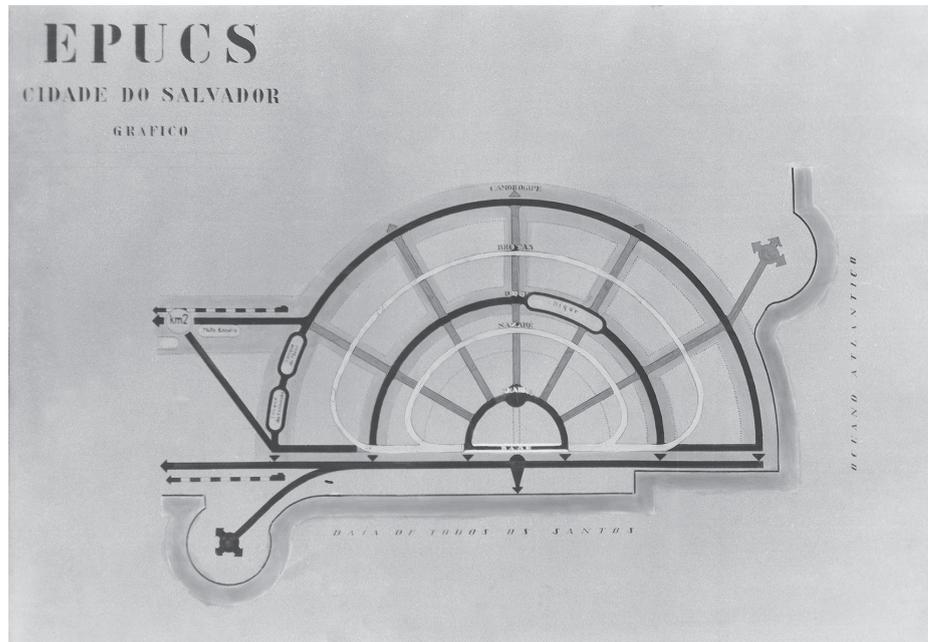
**Figura I1**  
O sítio físico: os platôs e drenagem complexa nos vales

Fonte: Arquivos Epucs; recuperado pelo Plandurb/COSTA (2009)



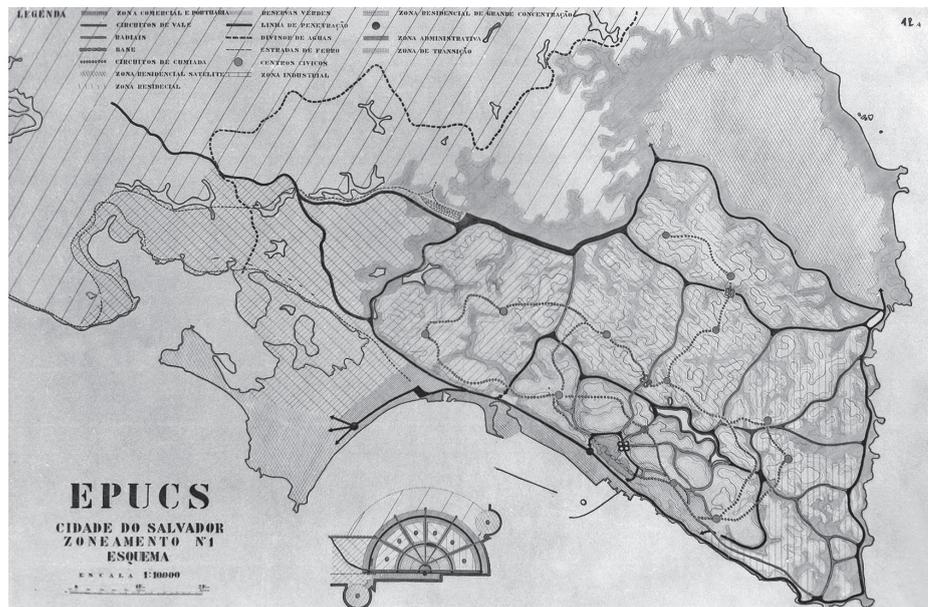
**Figura I2**  
O sítio físico: maquete do relevo complexo - vales, encostas platôs

Fonte: Arquivos Epucs; recuperado pelo Plandurb/COSTA (2009)



**Figura 13**  
Sistema viário em "leque", adaptado do modelo radial-concêntrico

Fonte: Arquivos Epucs; recuperado pelo Plandurb/COSTA (2009)

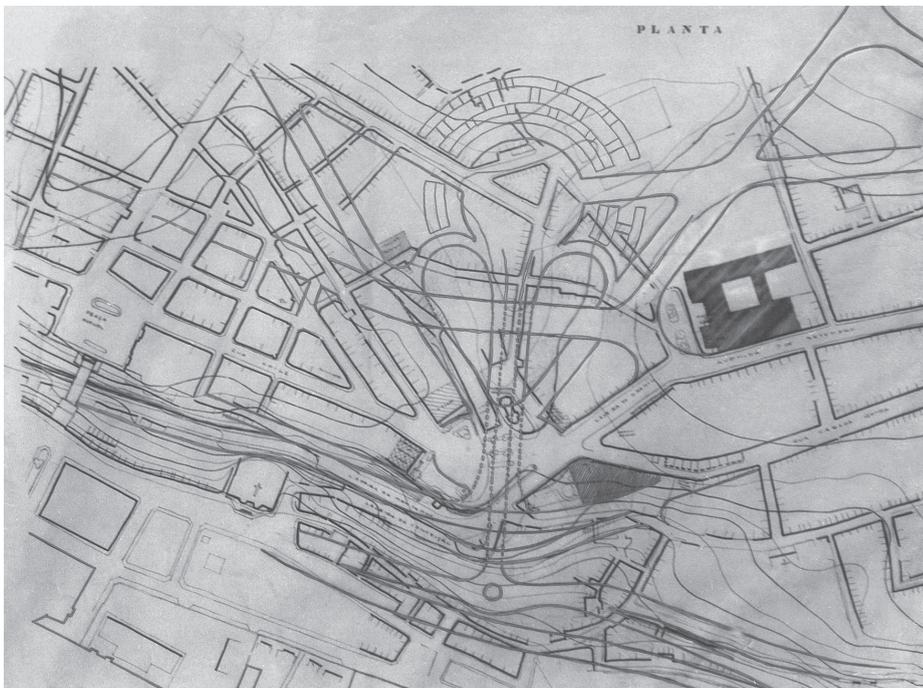


**Figura 14**  
Sistema viário do modelo radial-concêntrico adaptado ao sítio físico, de modo claro, competente

Fonte: Arquivos Epucs; recuperado pelo Plandurb/COSTA (2009)

A rigor, nas escolas de arquitetura, o que se exercita e projeta é pouco para o domínio do espaço urbano, e mesmo um conjunto de edifícios articulado aos espaços públicos demandados acontece de forma inconsistente, sem permitir uma visão mais detalhada, em nível material. Em muitas situações, nem o edifício nem a cidade (ou trecho desta) parecem interagir com o contexto maior a que pertencem; e poucos docentes estão comprometidos em exercitar alunos nas relações entre o edifício, a cidade e o entorno: próximo ou distante. Mas, desde Lucio Costa, este é um procedimento essencial à produção do arquiteto moderno, e também do agora recém-nomeado "arquiteto-urbanista"<sup>9</sup>. No detalhamento do partido geral do Epucs, em "projetos exploratórios", pode-se ver, nas Figuras 14 a 17, como as diretrizes gerais foram absorvidas por Diógenes Rebouças.

<sup>9</sup> Até os anos 70, os profissionais recebiam diploma de "arquiteto"; hoje, emitem-se diplomas de "arquiteto-urbanista", cujos currículos acusam fragilidades na dimensão urbana e no domínio da técnica espacial, da urbanística.



**Figura 15**  
Sistema viário do modelo radial-concêntrico adaptado ao sítio físico, de modo claro, competente

Fonte: Arquivos Epucs; recuperado pelo Plandurb/COSTA (2009)

<sup>10</sup> Os desenhos mostrados são de autoria do Prof. Diógenes Rebouças; em vida, sempre assegurou que o Prof. Mário Leal nunca chegou a aprovar como definitivos estes estudos para a Área Central; nem tampouco simpatizava com as teses do Le Corbusier. O registro se faz necessário em respeito ao depoimento do mestre Rebouças, de quem privamos da confiança.

Ao observar sem preconceitos a experiência do Epucs, constata-se que os "projetos exploratórios" sobre as intervenções na Área Central seguiam a tradição modernista, mas demonstram também que havia um domínio técnico sobre o espaço concreto. O compromisso de prospectar os cenários futuros possíveis é uma atitude abandonada na contemporaneidade e, de modo alarmante, tratada como se fosse algo desnecessário, que não faz mais parte do nosso ofício. Os estudos iniciais sobre a chamada Base de Tráfego e as ligações viárias estruturais – com vias de vale e de cumeadas – articulavam a cidade expandida com o Centro tradicional; mas, ainda que influenciados pelas grandes reformas urbanas, hoje condenadas, eram exercícios comuns na época, que se desdobravam claramente em diretrizes urbanísticas no espaço concreto, visíveis, para qualquer cidadão entender.

Não se trata aqui de aprofundar a crítica à intervenção proposta nos anos 40 (SAMPAIO, 1999) – o que até caberia –, mas apenas mostrar a forma como eram trabalhados os espaços, numa época em que inexistiam a ferramenta da computação gráfica e os modelos de simulação de fluxos de tráfego. As figuras 15 a 17 ilustram melhor a questão de método posta no projeto do Epucs, que, se por um lado reformava trechos do casco antigo para a execução em níveis diferenciados da circulação geral, por outro assegurava a horizontalidade da silhueta urbana no frontispício e o adequado encaixe das vias na falha geológica <sup>10</sup>.

A nosso ver, fica cada vez mais claro que a antiga relação edifício-cidade pode e deve ser retomada e apreendida, exercitada, e pode acontecer em qualquer escala de intervenção. É uma atitude metodológica exigida do arquiteto-urbanista, que nunca deve limitar-se ao lote e ao programa particular demandado, pois que, dialeticamente, a edificação é parte indissociável da cidade, de um contexto mais amplo. As construções híbridas ou desconexas do contexto – físico-territorial, geográfico e histórico – apenas refletem um procedimento roto e gasto, cujo viés equivocado, na sua gênese, obrigatoriamente, se afasta da própria realidade e das "condições gerais" do desenvolvimento social, vistas enquanto dado do problema arquitetônico. Esta prática danosa vem restringindo a arquitetura a uma criação de objetos isolados, como se fosse mais uma "obra de arte plástica", decorando a cidade tal como uma "sala de madame". A arquitetura da cidade depende, sim, de projetos, e não só dos

Planos Diretores globais, bidimensionais, em frias pranchas, que omitem o sítio geográfico e a história da apropriação humana no espaço concreto.

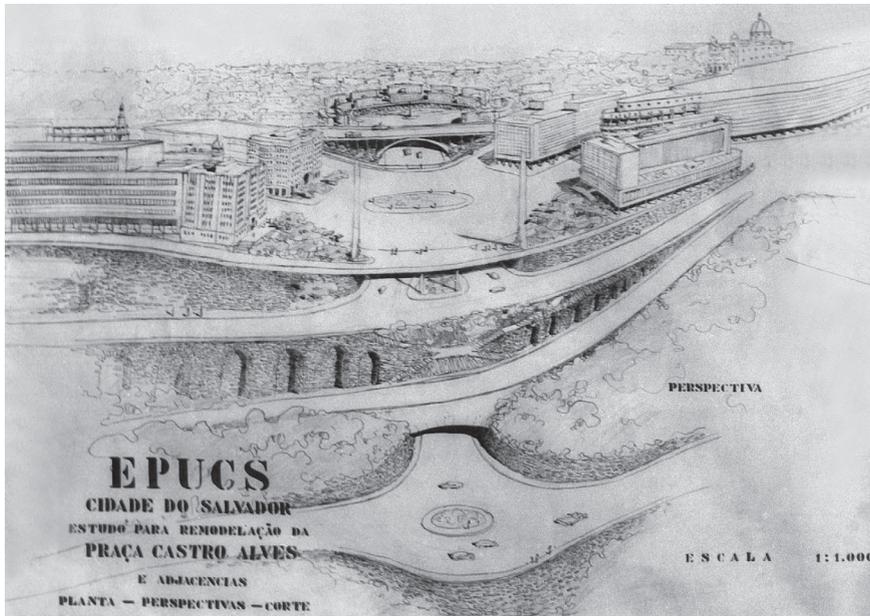


Figura 16  
Planta do sistema viário radial-concêntrico, no Centro

Fonte: Arquivos Epucs; recuperado pelo Plandurb/COSTA (2009)

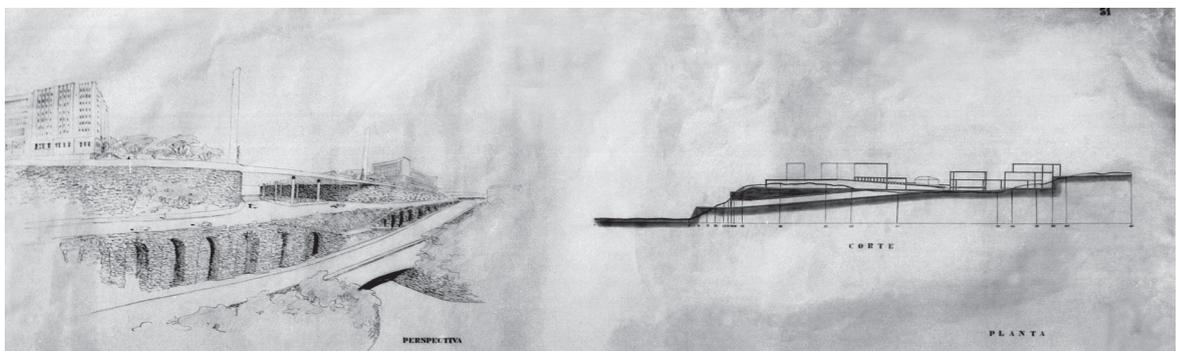
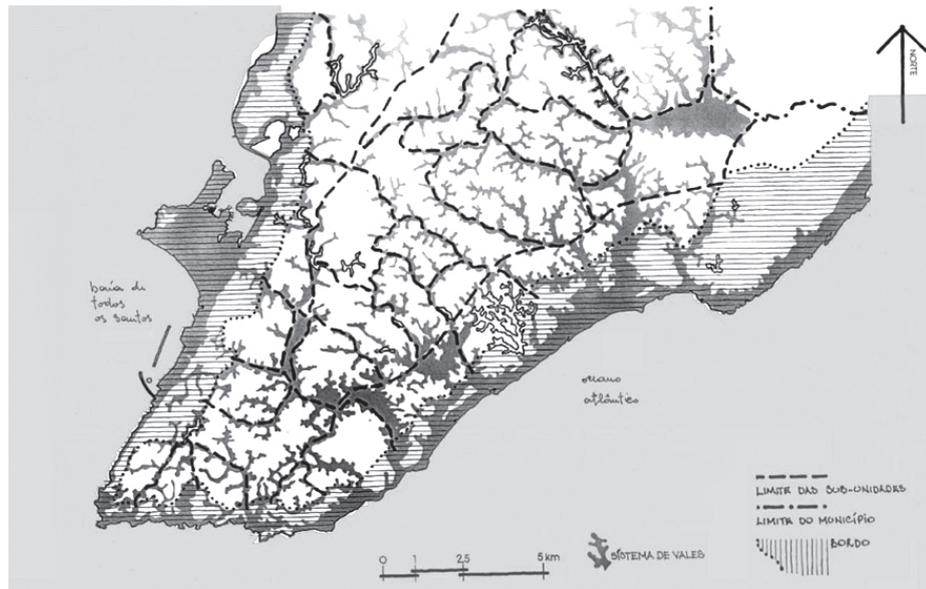


Figura 17  
Perspectiva do sistema viário radial-concêntrico, no Centro

Fonte: Arquivos Epucs; recuperado pelo Plandurb/COSTA (2009)

<sup>11</sup> Eust da Região Metropolitana de Salvador (RMS), elaborado pela Conder; Plandurb de Salvador, elaborado pelo Órgão Central de Planejamento – Prefeitura Municipal de Salvador (Oceplan-PMS); ambos deflagrados em meados dos anos 70.

Num outro momento, em meados da década de 70, demarcado pelos trabalhos do Estudo de Uso do Solo e Transportes da Região Metropolitana do Salvador (Eust) e do Plandurb <sup>11</sup>, pode-se registrar uma visão de cidade do Salvador numa outra dimensão conceitual e/ou perspectiva de projeto para intervenções no Centro tradicional. A ideia de "vetores da expansão urbana" (Figura 20), articulada ao conceito de estrutura urbana, a ser perseguida, é sinteticamente exposta a seguir; mostra quais as áreas sensíveis da cidade que deveriam ser preservadas, numa visão de totalidade urbana imersa numa outra episteme, expressando uma outra época. Nesta condição, o casco antigo e histórico faz parte de uma área de borda marítima, que, segundo o estudo de Imagem Ambiental Urbana, é onde se concentra a maioria dos marcos visuais significativos da cidade. São previstas duas Áreas de Proteção Rigorosa (APRs), uma no Centro Histórico Tradicional e outra em Itapagipe (Figura 19).



**Figura 18**

Áreas sensíveis a preservar: de contato com o mar, e sistema de vales

Fonte: Arquivo do autor; Cf. Plandurb / PMS. Estudo de Imagem Ambiental Urbana

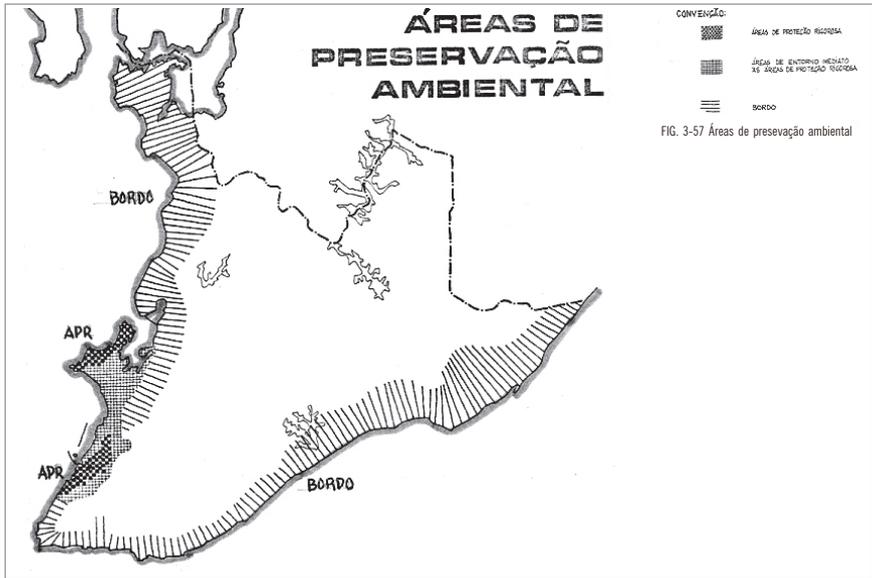


Figura 19  
 Áreas de Borda Marítima

Fonte: Arquivo do autor; Cf. Plandurb / PMS.  
 Estudo de Imagem Ambiental Urbana

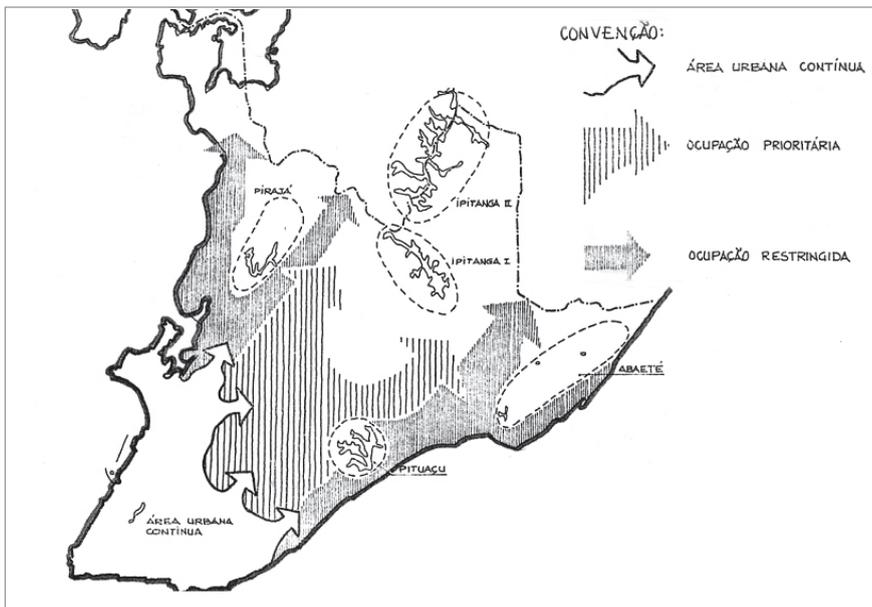
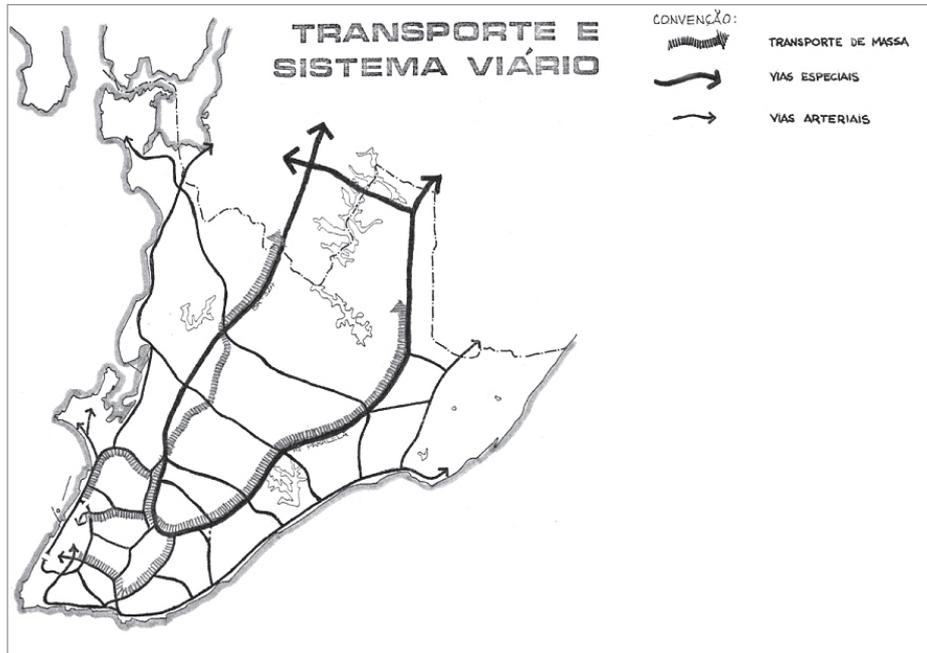


Figura 20  
 Vetores de Expansão Urbana, reconhecidos

Fonte: Arquivo do autor; Cf. Plandurb / PMS.  
 Modelo de Ocupação Físico-Territorial



**Figura 21**  
Sistema Viário Básico:  
estrutural (original,  
sem alterações)

Fonte: Arquivo do autor; Cf. Plandurb /  
PMS. Modelo de Ocupação Físico-  
Territorial

Pelas diretrizes do Plandurb, ilustradas nas Figuras 18 a 21, não mais deveriam ocorrer penetrações viárias radicais rasgando o casco antigo, propondo-se depois – nos anos 80 –, no Plano de Transporte de Massa, da Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (Conder) (1985), em trabalho mais específico no detalhe urbanístico, "enterrar" – literalmente – os grandes fluxos de acesso de transporte de massa sob o território do Centro tradicional. Assim, os espaços públicos na superfície ficariam livres dos fluxos intensos, liberando o espaço viário existente para projetos que privilegiassem, por exemplo, a circulação dos pedestres, os lugares de convívio, a interação social, as ruas 24 horas etc. É óbvio que projetos como os apresentados antes, de Lina Bo Bardi, Pasqualino Magnavita e Diógenes Rebouças, além de muitos outros arquitetos – se tivessem oportunidade, é claro –, poderiam acontecer, viabilizados em concursos de ideias, reforçando o Plano de Transporte de Massa para uma metrópole de três ou mais milhões de habitantes,

conforme projeções disponíveis. Vale ressaltar que a cidade projetada pelo Epucs era para apenas 800 mil pessoas.

A Tabela 1 e as figuras a seguir ilustram conceitualmente a alternativa metroviária, que também foi desenhada para Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) ou ônibus articulados em vias segregadas, apontando diretrizes de projeto desenhadas, claras, necessárias ao detalhamento dos projetos executivos, que nunca aconteceram. Outros projetos foram e continuam a ser feitos, sem terem por base um Plano de Cidade nem de Centro, o que é um fato lamentável.

**Tabela 1**

Transporte de Massa de Salvador

PRIORIDADES	CORREDORES	Trecho (km)	Sub-total(km)
1	Corredor 1		
	Trecho A: Retiro/P. da Lima	7,0	-
	Trecho B: P. da Lima/Cajazeira	5,6	12,6
1	Corredor II		
	Trecho A: C.Grande/Calçada	6,2	-
	Trecho B: Calçada/Retiro		4,4
	Trecho C: Retiro/Rodoviária	3,1	13,7
2	Corredor III		
	Trecho A: Lapa/Rodoviária	7,4	-
	Trecho B: Rodoviária/CAB	6,2	13,6
3	Corredor IV		
	Trecho A: Lapa/R.Vermelho	6,0	-
	Trecho B: R.Vermelho/Rodov.	5,0	11,0
TOTAL GERAL (km)		50,9	

Fonte: Conder-Sepplantec (1985).

O objetivo era levar o usuário do transporte coletivo de massa até o Centro Histórico, usando as estações do Taboão (Pelourinho) e da Praça Municipal, como elementos de articulação entre três corredores importantes de penetração no Centro tradicional: o da Baixa dos Sapateiros, o da Cidade Alta e o da Cidade Baixa no Comércio (Figuras 22 a 25). As alternativas postas foram abandonadas pelo projeto metroviário em curso, com prejuízos para articulação mais franca entre a cidade e o Centro Histórico.

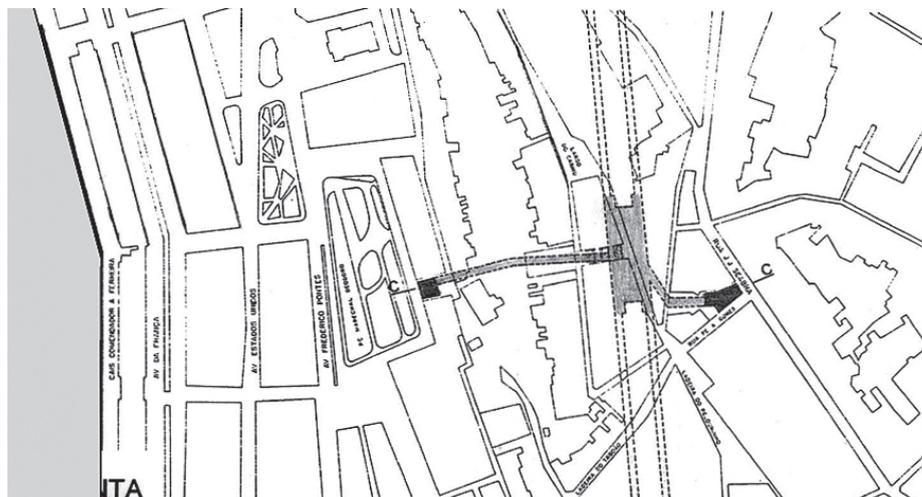


Figura 22  
Estação Taboão - planta: localização (subterrânea)

Fonte: Arquivo do autor; Cf. Conder / Transporte de massa da RMS

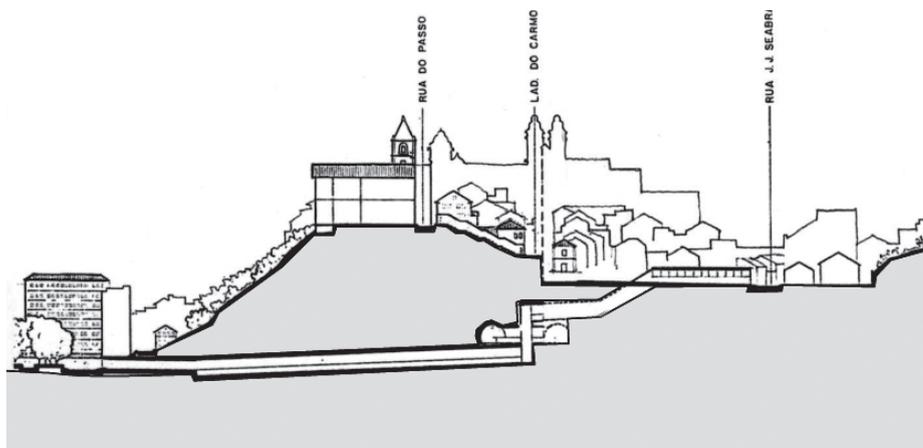


Figura 23  
Estação Taboão - corte: articulação / Cidade Alta e Cidade Baixa

Fonte: Arquivo do autor; Cf. Conder / Transporte de massa da RMS

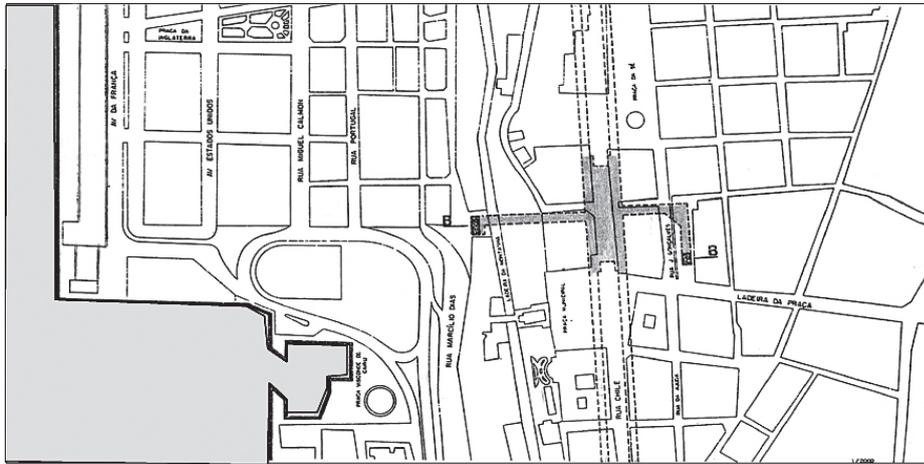


Figura 24  
Estação Pça. Municipal - planta: localização (subterrânea)

Fonte: Arquivo do autor; Cf. Conder / Transporte de massa da RMS

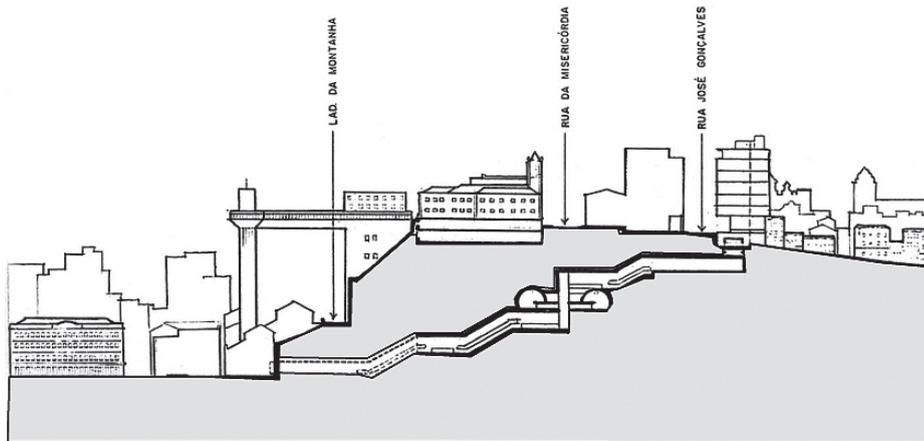


Figura 25  
Estação Pça. Municipal - corte: articulação / Cidade Alta e Cidade Baixa

Fonte: Arquivo do autor; Cf. Conder / Transporte de massa da RMS

<sup>12</sup> Toda a equipe do Plandurb e do TMS/Conder era composta por técnicos conhecedores de Salvador, e tivemos a oportunidade de participar tanto da sua seleção como da coordenação.

As alternativas desenhadas, postas como um "plano ou projeto exploratório", foram criadas a partir da vivência na (e da) cidade real, de um conhecimento dos lugares<sup>12</sup>. As figuras também servem para reforçar o que o mestre Vilanova Artigas aborda no seu instigante artigo, *O Desenho*. (ARTIGAS, 1981, 1989). Segundo ele, sabe-se que projeto vem de *projetare* (em latim), que significa literalmente "lançar à frente", e o desenho de um projeto tanto é representação gráfica como expressa o desígnio (do latim, *designium*), que também significa: vontade, desejo. Mas entende-se que esta vontade e desejo de transformar, pelo desenho, o plano em projeto, de uma realidade insatisfatória, não pode limitar-se à visão narcísica do arquiteto, posto que o sentido social da obra (do edifício à cidade) se destina ao consumo coletivo. Portanto, o que a filosofia chama de vir a ser pode ser um ir de encontro ao tal desígnio, que é de natureza mais ampla, coletiva, social, antropológica.

Aceita esta condição, a preferência e o gosto do arquiteto é tão-só uma mera referência, nunca um determinante inflexível, como soe acontecer nas estéticas do consumo ralo, assentadas na "moda" ou no "estilo", transformando os espaços urbanos em coisas fúteis, de fácil absorção no mercado e baixa eficácia na solução de problemas.

Nesta linha de argumentos, que distancia a vertente social de um plano da sua absorção pelo projeto, vê-se que tudo pode redundar numa obra desconexa do texto inicial (caso do metrô, em Salvador). Vale a pena rever Tafuri (1979, p. 17), quando afirma:

Entre um autor e sua obra, as relações são sempre difíceis. Uma vez escrito, imerso num circuito que inevitavelmente o 'completa' e o restitui deformado, o texto escapa das mãos de quem o elaborou. Este já não lhe pertence. Ou, pelo menos, é esta a desagradável sensação que se experimenta.

O texto de Manfredo Tafuri referia-se à 4ª edição do seu livro *Teorias e história da arquitetura*, mas, se o conteúdo for incorporado à ideia de plano ou projeto, reproduz hoje a mesma sensação ou percepção. Os planos e os projetos escapam sempre das mãos de quem os faz, e no caso da gestão de

uma cidade inexistente uma relação direta entre o autor e a proposta de um plano urbanístico, pois existem vários autores de obras (públicas e privadas) refletindo interesses divergentes. Se os interesses na cidade são divergentes e, portanto, conflituosos, resta então ao arquiteto-urbanista consciente optar pela visão crítica do mundo e do seu tempo, o que mostra que a ideia de Tafuri (1979) continua atual em qualquer situação, pois

[...] criticar significa, na realidade, apreender a fragrância histórica dos fenômenos, submetê-los ao crivo de rigorosa avaliação, revelar as suas mistificações, valores, contradições e dialéticas íntimas, fazer explodir toda a sua carga de significados. Mas quando mistificações e destruições geniais, historicidade e anti-historicidade, intelectualismos exasperados e mitologias desarmantes se interligam de um modo tão indissolúvel na produção artística, como se verifica no período que estamos a viver atualmente, o crítico vê-se obrigado a instaurar uma relação extremamente problemática com a praxis operativa, tendo em conta em especial a tradição cultural em que se move. (TAFURI, 1979, p. 21)

Por "práxis operativa" entenda-se a reflexão crítica sobre as práticas no interior da profissão, de onde se detecta a ênfase dada ao plano e ao projeto no processo de modernização da cidade-real, que acabou elevando estes instrumentos técnicos à condição de um procedimento quase mítico: numa espécie de "afirmação fantasiosa", disseminada no século XX com fins de uma afirmação profissional, ainda em curso. Entretanto, com a postura fantasiosa do que seja a arquitetura da cidade, o ato de realizar a obra, a construção material, tornou-se uma tarefa secundária ou terciária, afetando também a formação profissional (na academia), confinando a prática profissional propriamente dita apenas à fase de concepção, de "desenho", descolado da produção no canteiro de obras.

Os arquitetos que se dedicam à construção ou ao planejamento, e menos ao projeto arquitetônico, costumam ser taxados preconceitualmente de não arquitetos, mas de construtores e/ou burocratas. Isto é um fato, em que pese a baixa remuneração da maioria dos arquitetos projetistas, em

especial os empregados no setor público ou privado, incluindo-se aí os escritórios de arquitetura e urbanismo. O curioso é que os arquitetos-empresários subempregam os auxiliares, submetendo-os à mesma lógica de exploração de mão-de-obra vista nas fábricas, na indústria de construção, onde acontece a apropriação da mais-valia, enfim. Persiste a ideia do profissional liberal, que exerce uma "atividade nobre", mitificada, assentada na prática do projeto ou na elaboração de planos, bem analisada por Ficher (1995, p. 80), quando ironicamente assinala:

[...] nessa atividade teríamos devido a nosso excepcional preparo e criatividade absoluta autoridade na tomada de decisão sobre qualquer tipo de questão, seja cultural, econômica, técnica, estética, etc.

Depois, Silvia Ficher arremata tomando uma expressão de Eric Hobsbawn, ao afirmar que esta visão corresponde a uma "tradição inventada"; constituída em sua essência por um mito de origem sobre a profissão de arquiteto. Segundo este mito, nossa profissão era muito antiga e sua história podia ser traçada desde os monumentos das primeiras cidades até o presente. Para aqueles autores mais sofisticados ou pretensiosos, a origem do arquiteto era ainda mais remota, vinculando-se à invenção do abrigo. (FICHER, 1995, p. 80).

A constatação desta "tradição inventada" vincula-se à ideia de projeto como uma "atividade nobre"; e também ao mito de uma profissão liberal, em que o arquiteto é uma espécie de maestro de "obras-primas"; enquanto o mestre-de-obras, desde o Renascimento, é simplesmente um mero construtor e, portanto, exerceria uma atividade desqualificada. Ou seja, observa-se que a tradição arquitetônica reproduziu e reproduz o mito de que o projeto digno (e também o plano) corresponde apenas à tarefa de conceber "obras de exceção", que se limitam àquelas obras monumentais, cujo destaque dentro da cidade marca historicamente a trajetória do poder: religioso, militar, político, econômico. Assim, os projetos de "marcos visuais" urbanos, cuja lógica é refletir simbolicamente no espaço a dominação do poder ou a sacralização dos lugares como referência visual, acabaram impregnando o desejo narcísico

dos arquitetos em geral. Daí, em qualquer projeto ou plano, o que importa é a "excepcionalidade" da forma, das cores, da mistura de materiais, em figuras ditas "arrojadas", mas sem a necessária reflexão entre arquitetura e a cidade, vistos como parte de um meio físico reconhecido, preexistente.

A ideia de arquitetura apenas como representação simbólica, fora da realização profissional convencional, dentro das relações capitalistas contemporâneas, fica dissimulada nas "obras de exceção" e também na arquitetura vista enquanto marca da cidade-mercadoria. Mas, a rigor, o projeto de uma mercadoria requer por parte do "profissional liberal", ou do empregado assalariado, a mesma postura de quem domina uma atividade comercial vinculada à realização da obra. Como revela Ficher (1995, p. 80): "a atividade liberal aparentemente independente dos negócios da construção" resulta, no plano do ensino institucional, em uma mera abstração. Amiúde, isto se reflete ideologicamente nos ateliês de projeto, sob a égide de uma "estética construtivista", onde, desde a Bauhaus de Walter Gropius,

[...] O ensino do projeto arquitetônico fica restrito ao problema do desenho de um objeto de grandes dimensões, independente dos demais aspectos contextuais, e a construção só aparece como estética construtivista, desvinculada de sua materialização. (FICHER, 1995, p. 80)

Então, se quisermos avançar, cabe ir demolindo o mito da perenidade do conhecimento, e questionar a validade dos valores ideologizados na prática profissional, sobretudo em relação à importância dos planos e projetos na transformação da realidade, vendo seus limites e possibilidades. Haveremos de retomar o humilde caminho onde se aprende a fazer as coisas: primeiro, conhecendo como as obras são realizadas, construídas, e para qual sentido social apontam; segundo, guiando nossos planos e projetos enquanto desejo de mudança, ou de transformação, não só das coisas construídas, mas também de nós mesmos como projetistas. Disse Tafuri (1979, p. 23):

[...] Se o arquiteto pode sempre encontrar coerência mergulhando nas contradições específicas de seu "mister" de projetista,

o crítico que se contentasse com essa situação de incerteza não passaria de um cético ou de um imperdoável fútil. [...] Mas ao crítico que esteja consciente da sua situação frágil e perigosa em que se encontra a arquitetura moderna, não são permitidas ilusões ou entusiasmos artificiais; tal como não lhe são permitidas e isto é talvez ainda mais importante posições apocalípticas ou intimistas.

Nosso entusiasmo de arquiteto, para não ser artificial, requer visão crítica, não só sobre os caminhos que percorre a "racionalidade técnica" como sobre os "valores" que sustentam e embalam os nossos desejos, e também os dos outros, a quem se destinam os planos e projetos. Os projetos escaparão das nossas mãos, como já se viu, por isto cresce em importância entender que, em qualquer circunstância,

[...] O crítico é aquele que é obrigado por escolha pessoal, a manter-se em equilíbrio sobre um fio, enquanto ventos que mudam continuamente de direção fazem tudo para provocar sua queda. (TAFURI, 1979, p. 23)

A tarefa, portanto, é muito menos de ensino e mais de aprendizagem, nunca se devendo orientar as tarefas para esta ou aquela moda estética ou preferência estilística, mas para o compromisso com o estudo do que ocorre no campo da construção, em um sentido amplo, incluindo o que acontece com a mão-de-obra na labuta dos canteiros. Em outras palavras, isto só pode acontecer

[...] numa operação interativa justificada na [...] reflexão crítica sobre a realidade social, palco de interesses em permanente conflito e na qual nossa profissão é uma daquelas que contribuem para sua organização física. (FICHER, 1995, p. 80)

Só assim o projeto (ou plano), em seu sentido particular, poderá refletir aquela "[...] articulação intencional do campo das possibilidades abertas por determinada situação." (FERRO, 1967, p. 3).

Se o progresso esperado pela arquitetura moderna não alcançou as reais "necessidades coletivas" na dimensão desejada, nem por isto os problemas e as necessidades deixaram de existir, e muito menos se legitimam por nossa omissão os "maneirismos" que grassam na prática, ou até mesmo no ensino. Daí a luta incessante para que a escola nunca se torne a instituição reprodutora do mal-estar provocado por planos e projetos do mercado, cevando a cidade-mercadoria vigente, de duvidosa e fútil significação social, cultural. Então, é preciso reconhecer que não basta dar novos rótulos aos planos (piloto, integrados, diretores ou estratégicos), nem nomear os projetos (moderno, pós-moderno, ou de pós "qualquer coisa"); há que se entender que sempre existiram e existem arquiteturas e cidades, bem ou mal construídas, com ou sem os planos e projetos de arquitetos.

Do ponto de vista prático, a cultura arquitetônica cevada no mercado tem tudo para se render cada vez mais ao "sucesso", à moda e suas "tendências", submetida àquela lógica inexorável posta pela

[...] inesgotável capacidade antropofágica do sistema baseado no comércio forçado pela propaganda de mercadorias freqüentemente supérfluas, com sua crônica carência de novidades estimulantes. (FERRO, 1967, p. 6)

Em última instância, tudo isto acaba levando os arquitetos cooptados pelo sistema a servir, tão somente, como se fossem "agentes de venda"; movimentando-se num circuito em que os de maior sucesso emprestam sua *griffe* para um produto discutível, e os profissionais de menos visibilidade apenas dão curso aos projetos mal elaborados, reproduzindo na cidade um ambiente físico de baixa qualidade, técnica e estética. Os arquitetos mais críticos, no geral, por se expor publicamente diante das decisões equivocadas, ficam inexoravelmente à margem desta produção essencialmente capitalista, que submete o valor de uso dos lugares criados ao mero jogo do valor de troca, reforçando a lógica das aparências formais em detrimento do conteúdo social das formas introduzidas na paisagem. Enfim, os Planos Diretores fazem um discurso em flagrante desacordo com os projetos do mercado,

e servem apenas para legitimar as transgressões cada vez mais visíveis, e agressivas, ao sítio geográfico, como se observa no caso de Salvador.

Esta capacidade "antropofágica do sistema" também se articula à indústria da cultura, num processo mais amplo que alcança o desenho industrial, posta nas revistas especializadas, que privilegiam a arquitetura decorativa. A resultante mais evidente deste processo é centrar o foco no "sucesso profissional" do autor, exacerbado numa espécie de virtuosismo individualizado, superficial e anacrônico, cuja racionalidade duvidosa não impõe limites éticos ou estéticos à chamada "licenciosidade poética" dos profissionais articulados ao sistema. A última moda que grassa são os projetos de "atualização de linguagem" dos edifícios existentes, sobretudo na mudança do revestimento das fachadas, num processo antropofágico no qual levam de roldão edifícios antigos e modernos, numa escalada cevada na forma ética discutível de como se dá a remuneração: por gratificação no emprego de revestimentos, calculado por metro quadrado de "fachada requalificada".

Pressupõe-se, então, que a criatividade deslocada de uma visão crítica do seu tempo é o primeiro traço que submete qualquer plano ou projeto a uma espécie de caricatura do real sentido da obra ante a realidade concreta. Neste tipo de prática, as coisas não se fixam mais no significado social, histórico ou político da obra. O único guia acaba se resumindo à chamada "sensibilidade" do arquiteto, que parece inexistir para os que se entregam ao mercado, ao contrário dos que continuam atuando na resistência às coisas da cidade-mercadoria. Ora, se o valor ou significação da obra só se sustenta quando o projeto ou plano se articulam com o que está fora dela, equivale dizer: o significado do programa, antes de ser individual e localizado, deve emanar das próprias necessidades urbanas, em sua complexidade.

### *Post scriptum*

Refletindo sobre a crescente falta de domínio sobre o espaço concreto por parte do arquiteto e do urbanista contemporâneo, alguns pontos merecem reflexão, em especial no processo de ensino-aprendizagem, sobretudo

considerando as várias cidades com forte ligação com preexistências e patrimônio histórico significativo, como é o caso de Salvador e outras cidades brasileiras.

1º ponto: perda da ênfase na organização do espaço da cidade a partir da composição física, tridimensional. Para tanto, retomemos o significado do termo composição, como o ato ou efeito de compor algo (música, literatura, arquitetura etc.), implicando, portanto, uma visão de síntese que contempla:

- a) produzir, inventar, criar;
- b) dispor as partes numa certa ordem; e
- c) coordenar, constituir, ordenar.

A obra clássica de Camilo Sitte (1843-1903), *A construção da cidade segundo princípios artísticos*, foi uma crítica à mentalidade do século XIX, que enfatizava planos setoriais de infraestruturas e de tráfego, em detrimento da forma urbana na sua configuração estética. Era algo muito parecido com a atual situação. Ao se condenar à "morte" o antigo Urbanismo da Composição, no século XX, perdeu-se também, gradativamente, o domínio técnico, e com ele a sensibilidade do olhar. Daí, o arquiteto ficou cada vez menos habilitado a enfrentar questões essenciais do urbanismo, inerentes à metodologia tradicional desde Camilo Sitte, a saber:

- a) relação entre volumetria dos edifícios, monumentos e praças;
- b) a praça vista como um recinto fechado ou semifechado;
- c) importância da forma e das dimensões dos logradouros públicos;
- d) crítica à aridez e à pobreza do urbanismo funcionalista;
- e) percepção e sensibilidade na construção da cidade etc.

2º ponto: em nome da impossibilidade de se desenhar uma totalidade urbana, erroneamente tomada como um conjunto único, imutável, os arquitetos passaram então a se concentrar apenas naquelas partes mais visíveis,

ou mais percebidas da cidade. Relegaram, assim, as partes opacas, in-visíveis— como favelas, encostas e áreas degradadas —, a tratamento secundário. Apesar disso, reconhecem-se alguns desdobramentos depois de Sitte, que aconteceram, mas cuja repercussão no Brasil em geral, bastante insipiente, não fincou raízes na prática urbanística, como:

- a) o movimento *townscape* (anos 1940/1950);
- b) Gordon Cullen e Kevin Lynch (anos 1960/1970), atualizando o discurso da composição através do binômio percepção & paisagem, aplicado ao urbanismo;
- c) algumas vertentes pós-modernistas (anos 1970/1980), a exemplo de: Robert Venturi, a cidade *out-door*; Robert e León Krier com uma tradição simulada, baseada num "historicismo" formal; sem esquecer de Collin Rowe, e a sua ideia de *collage city*.

Então, é preciso redimensionar ou reposicionar a crítica feita ao Urbanismo da Composição, necessário num momento de afirmação do planejamento urbano como processo, logo depois confundido com o próprio plano, um mero instrumento técnico, tal como o projeto de arquitetura. Afinal, os pontos ora mencionados falam de um tempo já esgotado, bem distinto do atual. Um balanço deve acontecer já, seja em termos de conteúdo, seja em termos de formas de ensinar-aprender, sem o que os Planos Diretores e os Estratégicos, a continuarem com uma participação de arquitetos tão desarmados para o ofício, continuarão (os planos) a ter serventia nula no desenho da cidade, ou melhor, como diria Aldo Rossi: na arquitetura da cidade. Plano e projeto podem e devem se rearticular, na teoria e nas práticas; é o que tentamos expor nesta fala.

## 4ª FALA

# Urbanismo em Salvador: 50 anos de normas e transgressões

---

Este é um texto inédito, feito para ser publicado na data de comemoração dos 450 anos da fundação da cidade do Salvador. Texto revisto e ampliado para a versão presente. O título *Urbanismo em Salvador: 50 anos de normas e transgressões* sintetiza uma visão em parte já abordada no livro *Formas urbanas: cidade real e cidade ideal – contribuição ao estudo urbanístico de Salvador*, de 1999, mas centrando na análise de como a legislação vem sendo alterada ao sabor das alianças entre interesses políticos e do mercado imobiliário formal, sem qualquer respaldo técnico, ou estatuto teórico consistente. O ensaio desvela o lado perverso da prática legislativa, que desmonta os Planos Diretores do século XX e reduz o urbanismo a um mero jogo de palavras desconexas, sem qualquer compromisso ético com a cidadania e os órgãos representativos da área técnica: Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB), Conselho Regional de Arquitetura e engenharia (Crea), Associação Baiana de Imprensa (ABI) etc. Em Salvador, a transgressão é a regra.

Nos últimos 50 anos, a questão do planejamento e do urbanismo em Salvador não se descola de três aspectos recorrentes na história do urbanismo e da arquitetura das cidades em geral, a saber:

- a) cidades-ideais, imaginárias ou planejadas;
- b) projetos urbanos, utópicos ou pragmáticos;
- c) construção urbana, que materializa o espaço concreto.

Falar de cidades-ideais inerentes aos planos é também argumentar, criticamente, contra um espaço concreto da cidade-real, materializado e construído pela sociedade. A cidade, na verdade, é sempre um resultado coletivo, a um só tempo: social, econômico, político, historicamente determinado pelas forças que impulsionam a reprodução humana.

Não é por acaso que as cidades sempre desempenharam, e continuam a desempenhar, papel importante na conquista e dominação de territórios e, conseqüentemente, de mercados. No caso latino-americano, é possível sintetizar com clareza esta luta entre dominantes e dominados, assim:

[...] Toda a América – e não só o Brasil – foi um vasto e fértil território para a materialização de novos assentamentos urbanos como “locus” referencial voltado para a construção de uma dita “nova sociedade”, cabendo às cidades fundadas um papel importante na construção daquilo que poderia vir a ser, para os colonizadores, uma “nova europa” [...]. (RAMA, 1985, p. 9)

Quando os colonizadores imaginaram e planejaram as cidades-ideais para as Américas, eles tinham como base ideológica a miragem de uma “nova sociedade” vinculada, na sua base econômica e de poder, a um projeto de expansão, que tinha por referência o pensamento urbanístico espanhol ou português.

No século XX, o conceito de uma “nova sociedade” vai se transformando no rastro de uma sociedade de consumo globalizada, expressa numa arquitetura formalista, numa espécie de colagem híbrida, sem densidade social, em contraponto às periferias dos excluídos, descoladas dos investimentos em infraestruturas e equipamentos inclusivos.

As subetapas do urbanismo moderno de Salvador estão articuladas ao desenvolvimento capitalista no Nordeste do Brasil, culminando com a perplexidade atual, dita pós-modernista, como digo; ou pós-moderna, como preferem os engajados nesta condição. Já enquadrámos o urbanismo moderno de Salvador em quatro subetapas, vistas num arco de maior duração, num percurso ao longo do século passado (SAMPAIO, 1999):

- 1ª) Antecedentes: o sanitarismo e os planos de melhorias;
- 2ª) A Semana de Urbanismo de 35 e o Epucs;
- 3ª) O desenvolvimentismo industrial: CIA & Ciams;
- 4ª) O sistema metropolitano: Eust e Plandurb.

Entretanto uma quinta etapa está em gestação nesta virada de século, a que já denominamos – provisoriamente, no âmbito da arquitetura – de “pseudo-pós-moderno baiano”, cuja reflexão teórica carece de mais estudos e aprofundamento empírico no caso do urbanismo e do planejamento da cidade, cada vez mais fragmentada e repartida.

A primeira subetapa vai do início do século XX até 1935, quando acontece a I Semana de Urbanismo, e ainda estava ligada ao urbanismo sanitarista e aos chamados “planos de melhorias”. Inexiste aí uma visão global de cidade; o espaço construído decorre apenas de projetos setoriais, reproduzindo nas áreas mais consolidadas um “urbanismo demolidor” de cunho estético-viário, cujo eixo se volta para as redes de infraestrutura básica.

A segunda subetapa constitui-se numa inflexão no modo de pensar a cidade e o urbanismo, difundindo-se a ideia das cidades-jardim, por um lado, e de Planos Globais, interdisciplinares, por outro, culminando com os trabalhos do Epucs. Esta fase vai durar dos anos 1940 até início dos anos 1950, quando a experiência de planejamento do Epucs é finalmente, extinta, arquivada, com o fechamento da Comissão de Plano de Urbanismo da Cidade do Salvador (Cpucs), em 1952. Como toda etapa de transformação e de mudanças na forma de pensar a cidade, esta é bastante rica em formulações embrionárias, que se desdobrarão nas práticas das subetapas seguintes, formatando uma nova concepção de cidade, urbanismo e também de arquitetura; sobre-

tudo nas formulações urbanísticas voltadas para o campo social: na educação, na saúde, na habitação popular, nos esportes etc.

A terceira subetapa compreende a fase da industrialização moderna, que se inicia com a criação da Petrobras, do CIA e, logo depois, do Complexo Petroquímico de Camaçari (Copec). É quando as teses do urbanismo modernista serão incorporadas de modo mais vigoroso, com planos em larga escala de abrangência, resultando em projetos de infraestruturas que vão alterar radicalmente o espaço urbano-regional. O re-desenho espacial da metrópole deixa de ser uma miragem e a cidade torna-se um campo vasto de obras, abrindo o território urbano-regional para uma expansão urbana à moda de um *sprawl* urbano-industrial. A teoria de uma produção industrial baseada numa “desconcentração concentrada” – proposta por Rômulo Almeida – vai encontrar nos incentivos fiscais da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene) os meios para a sua execução.

A quarta subetapa inicia-se em meados dos anos 1970 e vai mostrar que o pensamento modernista era insuficiente para responder às novas demandas da metropolização, forjada num espaço urbano-industrial de natureza espacial multinuclear, induzindo e requerendo um discurso urbanístico novo, agora baseado no chamado “enfoque sistêmico”. É a era do Plandurb e do Eust, propiciando novas teorizações e reflexões.

Se, por um lado, as cidades-ideais desenhadas nos vários Planos Diretores modernos sempre foram influenciadas pelas teorias do além-mar; por outro lado, tiveram uma função básica: modernizar a cidade-real capitalista. Na verdade, os Planos Diretores faziam, nas subetapas aludidas, com que o discurso político tivesse uma sustentação técnica supostamente legitimadora das ações físicas no território urbano-regional, até então virgem de elucubrações urbanísticas, pois que as propostas quase sempre se concentravam apenas em Salvador (primeira e segunda subetapas, aludidas).

Na prática, cumpre registrar, do ponto de vista institucional, que a nossa concepção de direito – ou de direito urbano – já nasceu imbricada numa visão colonial patrimonialista, articulada às noções de “herança” e de “bens” materiais, ligada a uma pessoa, família, empresa, corporação militar ou religi-

osa, vinculados aos interesses expansionistas da Coroa portuguesa. É óbvio que esta condição seminal iria refletir-se nas práticas da construção do novo cenário urbano.

É em meados do século XX que passam a vigorar os interesses do mercado imobiliário, como uma força hegemônica na fixação das prioridades em investimentos de infraestrutura e na melhoria dos espaços públicos. Observa-se, então, que é a velha concepção do direito privado – em que pese a existência dos Planos Diretores –, que sempre foi e vem sendo priorizada até o presente, em detrimento do chamado interesse coletivo e das necessidades sociais mais prementes, diagnosticadas nos Planos Diretores.

De outro lado, as normas urbanísticas, mesmo as oriundas dos planos e projetos modernos, nascem contaminadas por certa ambiguidade discursiva permeando os “princípios gerais” – naquilo que antecede o corpo das leis – ante as “regras” propriamente ditas a serem obedecidas. Esta ambiguidade vem permitindo desmontar – na prática – os chamados “princípios gerais”, doutrinários, estabelecidos nos Planos Diretores, pois estes acabam mirando uma sociedade-ideal, imaginária, que não existe, mas imaginada para existir num futuro projetado, sem horizonte de chegada.

É comum se observar nas Leis de Planos Diretores, nas Leis de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo, e nos Códigos de Obras, “princípios gerais”, “objetivos” e “conceitos” de difícil aplicação na prática. Não raro, postulam-se coisas, ou firmam-se princípios ideais nos planos, em flagrante desacordo com os dispositivos existentes no corpo das leis que deveriam regulamentá-los. O macroplanejamento da cidade-ideal, de materialização improvável, funciona nos Planos Diretores como um amortecedor ideológico dos interesses em jogo, é o que se pode inferir hoje e agora. Na prática, submete-se a cidade a um conjunto de normas com dispositivos contraditórios, quase sempre desarticulados entre si. A história do Urbanismo de Salvador exemplifica bem a situação, merecendo destaque a polêmica aprovação dos últimos Planos Diretores da cidade, repetindo-se – não por acaso – os mesmos desmontes já ocorridos antes: com o do Epuccs, o Plandurb, entre outros.

A fundamentação jurídica moderna dos planos sempre patina num rol de princípios gerais inquestionáveis, diluindo-se o discurso político numa ideia

de “ordenamento futuro” planejado, supostamente fundado no ideal de uma sociedade justa – tal como teorizavam Platão (*A República*) e Thomas Morus (*Utopia*) –, distante de um cotidiano cruel, pragmático e pobre. É o que se pretende demonstrar.

Historicamente, temos sido avessos a qualquer disciplina urbanística, fato comprovado desde a Colônia. Com a lógica da cidade-mercadoria cada vez mais incorporada à construção da cidade-real, aliada à corrupção no manejo legal do uso do solo, demonstrável quando, ao mesmo tempo, se sofisticam tecnicamente as leis complementares, enquanto a rigor se facilitam as transgressões aos Planos Diretores que deveriam servir de referência.

Desde a Colônia, passando pelo Império até alcançar a República, o mote tem sido evitar a desordem urbana, e as soluções espaciais refletem padrões, modelos e regras, introduzidas num movimento de fora para dentro. Para o colonizador de ontem e também para o consultor nacional ou internacional de hoje, a chamada cultura local é algo difuso, talvez vista como alguma coisa um tanto quanto “exótica” e/ou aberta, repetindo Umberto Eco. Por isto, Salvador tem sido um campo fértil para experimentações de todo tipo, inclusive na importação de normas sem maiores cuidados.

No colorido das fachadas postizas contemporâneas, os interiores escondem-se do sol e dos ventos, e apenas dão seguimento a ações que muito se assemelham às do final do século XIX. Neste início do século XXI, ruminam-se um neoeletismo, e um *laissez-faire* urbanístico, similar ao de outros momentos da nossa história, é só repassar os escritos antigos. Mas, entre nós latino-americanos, infringir ou violar normas é algo comum, sendo habitual a transgressão, e menos comum a obediência às leis urbanísticas.

Em qualquer percurso que se faça hoje em Salvador, é possível constatar e mapear vários tipos de transgressões contra as normas instituídas pelos Planos Diretores. O poder público nem sequer obedece às normas pelas quais deveria zelar e que deveria cumprir, por exemplo em relação às avenidas de vale, muitas sem as pistas marginais previstas em lei, ou ao paradigmático Aeroclub Plaza Show, que sintetiza de modo claro e insofismável a transgressão, transformando-se uma área de uso público em espaço privado, comercial, com tudo “legalizado” *a posteriori*.

Outros exemplos podem ser tomados, sobretudo nos lugares de alta visibilidade, onde os interesses comerciais afloram, tanto no Corredor da Vitória (de polêmica recente), nas orlas marítimas, como nas intervenções no “circuito turístico” do Centro Histórico – dito Patrimônio da Humanidade – instituído na década de 70 como “Área de Proteção Rigorosa” e espaço simbólico da cidade. Pode-se afirmar então que, incluindo as periferias urbanas empobrecidas, a transgressão é, realmente, a norma mais seguida entre nós, e este fato é comum à maioria das cidades brasileiras e latino-americanas.

Quanto à importação de padrões arquitetônicos e urbanísticos, entre outras explicações está aquela que concede às nações jovens, fruto de uma colonização intensa – de longa duração –, a condição de estarem sempre submetidas a processos em que os chamados inevitáveis empréstimos culturais (BURKE, 1997) podem ocorrer de modo mais franco e evidente. Às vezes, isto acontece sem grandes resistências explícitas, mas com fortes respostas no âmbito das adaptações, rearranjos e acomodações de toda ordem. Neste viés, a transgressão também pode ser lida como uma resistência à dominação cultural, econômica e ou política. Bem mais rara de acontecer, quando se trata de ações derivadas de arquitetos e urbanistas, com as exceções conhecidas de sempre, que driblaram, ou tentam continuar driblando, o campo minado das ideias fora do lugar (SCHWARZ, 1973), desde o Epucus, e Diógenes Rebouças, no século passado.

Isto posto, cabe então falar tanto em transgressões ilegítimas, como nas consentidas, até chegarmos às legítimas. Mas, de um modo geral, tecnicamente falando, toda e qualquer transgressão à norma é, por definição, ilegal. De forma esquemática, pode-se afirmar que as transgressões ilegítimas são todas aquelas que põem em risco a segurança, a saúde e o bem-estar das pessoas, vistas de forma individual e sobretudo coletiva.

Seriam enquadradas como ilegítimas as várias transgressões relativas ao planejamento da cidade – através dos seus Planos Diretores –, quando está subjacente uma espécie de pacto territorial acordado em lei, que é flagrantemente desobedecido. Enquadram-se aí as situações que oneraram e/ou prejudicam grupos sociais em detrimento de outros.

Nas transgressões legítimas, enquadram-se aquelas que, passando pelo crivo coletivo, mas sem pôr em risco a segurança, a saúde e o bem-estar das

peças, vão colocando em xeque o estabelecido na norma, buscando suprimi-la, alterá-la, ou simplesmente transformá-la, aperfeiçoando-a na prática de um “saber fazer” técnico ou mesmo popular.

Falar de normas, no urbanismo e na arquitetura, é falar de um direito positivo, ou seja, de um conjunto de leis criadas pelos homens, pela sociedade, suscetíveis de reger a cidade numa época, válidas apenas por um determinado período de tempo. Se o conhecimento avança, os hábitos e costumes evoluem, a correlação de forças altera-se, as condições objetivas de sustentação das normas mudam e com elas a forma de controle.

Mas nosso direito positivo e, conseqüentemente, nossas leis e normas urbanísticas estão impregnados de padrões, valores e parâmetros próprios de outras culturas, ainda muito distantes da realidade concreta, subdesenvolvida; longe de se adequarem organicamente ao modo como a maioria das pessoas e os grupos vão construindo de fato a cidade-real. E Salvador não é um espaço resultante de uma cultura, mas de uma miscigenação profunda de várias culturas ou etnias: negros, brancos e índios, por exemplo.

Já a cidade da lei (ROLNIK, 1997) é uma espécie de projeto invisível, só percebido através da lupa dos *experts*, afeitos ou treinados para decifrar no texto o discurso técnico, nem sempre claro, explícito, como deveria sê-lo. Qualquer mapa, tabela, diagrama e anexos de uma lei requerem um mínimo de perícia do observador na interpretação das formas, dos símbolos, de inevitáveis legendas, reveladoras (ou escamoteadoras?) dos conteúdos.

A experiência prática mostra que, quanto mais longa e discursiva é a lei, mais difícil se torna a sua apreensão espacial na prática. É o caso do último Plano Diretor aprovado: ambíguo, confuso e contraditório. Resta então a nós cidadãos, no exercício de nossas atividades, a crítica permanente às normas instituídas, de modo fundamentado, consistente, num discurso rigoroso e claro. Ao mesmo tempo, temos de ir promovendo atitudes de resistência a todas as transgressões enquadradas como ilegítimas, tipificando-as de modo a alimentar estratégias de contrainformação. Trata-se de estratégias que visam a preservar as chamadas “utopias sociais” oriundas de propostas muito antigas de combate ao *status quo* como: combate à miséria, à segregação espacial etc.

Esta é uma opção que nunca se extingue, sendo a rigor uma tarefa política de reconstrução daquela “cidade-ideal” – que deve existir por sobre cada “cidade-real” – de que nos fala Argan (1969), pensada de forma ética, comprometida com futuros alternativos à cidade-mercadoria. Recentemente, no campo dos procedimentos urbanísticos, apontam-se como medidas para democratizar as decisões, a ênfase em:

- a) coleta e difusão das informações;
- b) abertura de canais efetivos de negociação; e
- c) agilização da arbitragem nos conflitos de interesses no espaço urbano.

A abertura de canais de negociação pressupõe, teoricamente, uma sociedade mais organizada e, talvez, menos normatizada, portanto aberta à participação, ao debate, buscando construir um sistema político-administrativo mais democrático, disposto a ouvir e abrigar a opinião dos contrários. Mas isto tudo requer uma maior agilidade na arbitragem dos conflitos territoriais, diante dos interesses em jogo na cidade-real, o que depende de uma ampla reforma do judiciário, até alcançar um poder de polícia do executivo municipal menos afeito à corrupção, ativa e passiva. Sem dúvida, um cenário quase utópico nas condições atuais.

Nos últimos 50 anos, a corrupção, no Uso do Solo, na aplicação dos Códigos de Obras e na burla aos Planos Diretores, tem sido algo crônico entre nós, desacreditando as normas instituídas e os órgãos responsáveis pelo controle urbanístico das cidades. Assim, para muitos, é um mito a ideia de que os Planos Diretores sejam instrumentos fundamentais para guiar o desenvolvimento da cidade. Em geral, esta reação resulta da ineficácia dos Planos Diretores em geral, em parte explicável pelas exageradas expectativas criadas pelos Planos de Desenvolvimento, dos anos 1960, apontando para mudanças radicais, em prazos relativamente curtos, entre cinco e dez anos. Muito pouco tempo para uma cidade pobre e pouco infraestruturada como o é Salvador.

Para produzir mudanças significativas, os Planos Diretores de horizonte mais longo apontando medidas estruturais, inevitavelmente, vão extrapolar mais de um, dois ou três mandatos político-administrativos. Mas, no longo

<sup>1</sup> Frase atribuída ao ex-ministro Antonio Delfim Neto, numa matéria de jornal sem o devido registro. Na verdade é um empréstimo da frase atribuída ao Visconde de Albuquerque (sec. XIX): "nada se assemelha mais a um 'saquarema' que um 'Luzia' no poder." in FAUSTO, Boris (1997, 180-181).

prazo, dissolvem-se os "pactos territoriais", diluídos numa vontade política que se concentra nestes pontos cruciais do planejamento urbano, e do urbanismo, apenas nos períodos eleitorais. Após a conquista do poder, tudo vira um discurso a mais, e o dito acaba se esfumando no ar. A história recente ratifica o jargão de um economista, também um político hábil e astuto: "nada mais parecido com o governo, que a oposição no governo"<sup>1</sup>.

Toda a crítica feita ao período ditatorial do regime militar parece algo distante, esquecido rapidamente pelos governantes ligados aos partidos ditos de esquerda. Isto é um fato cotidiano na história recente da arquitetura e do urbanismo.

Sabe-se, não custa repetir, a norma justa não substitui automaticamente o caos, apenas se contrapõe ao que ele tem de mais essencial: o modo anárquico como a produção, a circulação e o consumo, articulados aos diferentes setores do capital, se rebatem no espaço urbano. Não existe margem para uma posição outra, que pudesse transformar a situação caótica do presente numa "utopia social" ordenada, justa e bela. Basta então tentar responder à velha pergunta: a quem se destina a norma? ou o plano?

Uma boa arquitetura do direito pode até minorar os "conflitos de interesse", desde que combata a segregação espacial e a injusta apropriação da mais-valia urbana pelo mercado imobiliário, sobretudo a oriunda da implantação das infraestruturas feitas com recursos públicos, e/ou da mudança de parâmetros urbanísticos para beneficiar a especulação imobiliária. Ao invés de combater as mazelas do mercado, os PDDUs recentes, são feitos por neourbanistas e acordados com políticos comprometidos com a lógica rala, antissocial dos setores especulativos do mercado imobiliário. É o que se assiste, hoje.

No caso de Salvador, é óbvia a resposta a ser dada. Veja-se o processo de aprovação do último PDDU, que está sintetizado pelo repórter Albenísio Fonseca, no documento posto a seguir, como um exemplo histórico que caracteriza bem a nossa quinta subetapa, já em curso (busco a denominação...). É um depoimento lapidar, fiel ao momento, que aclara muito a conjuntura atual do urbanismo praticado, nas suas normas eivadas de interesses, concretos, do mercado comandando as coisas que de fato interessam nos Planos Diretores. Nada ali é proibido, pois se fala de participação, sustentabilidade,

justiça, entre outros temas, desde que o essencial seja aprovado como o mercado deseja. Exatamente por isto, transcreve-se o que ocorreu, sem cortes à palavra do testemunho (FONSECA, 2008):

<sup>2</sup> Artigo divulgado eletronicamente pelo jornalista Albenísio Fonseca; reprodução integral autorizada.

A Câmara invertida<sup>2</sup>  
Albenísio Fonseca

Em um gesto tresloucado, mas político, sem dúvida, o presidente da Câmara Municipal, vereador Valdenor Cardoso (PTC), surpreendeu o colegiado à 1h30 da madrugada de sexta-feira (28), suspendendo os debates e colocando em votação todo o projeto do PDDU-Plano Diretor Urbano de Salvador. Apenas nos dois primeiros artigos pediu o voto dos vereadores. Como um trator em disparada, levando a todos de roldão, leu os 347 artigos – pulando vários destes – como se procedesse a uma contagem aleatória.

No ato arbitrário, para alguns “uma palhaçada”, Cardoso encenava o grand-finale em que se converteu, a um só tempo ópera-bufa e tragicomédia, o processo de elaboração e votação do Plano. Parecia desejoso em superar a concorrência estabelecida pela algazarra indignada promovida por militantes partidários, líderes comunitários e a clandestina clack montada a R\$ 5,00 por cabeça, durante todo o tempo das sessões – da ordinária às extraordinárias, a primeira destas, inclusive, convocada à revelia do quorum exigido.

Único jornalista presente àquela hora fotografei sem cessar o presidente, a Mesa, o painel, o paradoxo das faces estarecidas dos vereadores favoráveis à aprovação, e o clamor ensurdecido da bancada de oposição ao Plano. Inclinado sob o calhamaço, Valdenor seguia atropelando a ordem numérica dos artigos, como se a abreviar o rito da votação, a eliminar de uma tacada a resistência dos 14 vereadores, imagem e semelhança dos 300 espartanos na Batalha das Termópilas. Exercia o direito que o autorizava, sem consultar o zelo que jurou um dia consagrar à cidade. Da galeria, o coro “ô ô ô, Valdenor é ditador”, já não ecoava no caráter ou no espírito moralista do edil e dos 26 integrantes do exército persa montado às pressas.

O que importava, sem mais delongas, era cobrir o sol, aprovar o PDDU, também cognominado de PDDO-Plano de Destruição da Orla. O projeto sequer tramitou pelas comissões, exceto a de Constituição e Justiça, onde adormecera por 67 dias. A de

Urbanismo e Meio Ambiente reuniu-se sem conhecimento do seu presidente, José Carlos Fernandes (PSDB), e da vice, Aladilce Souza (PCdoB). Das 176 emendas, desconhecidas tanto pela oposição quanto pela bancada do silêncio, 90 ganharam parecer em plenário após a aprovação da “revisão” do Plano na calada da noite infeliz.

Sem bússola, o mapa do PDDU, pintado pelo Executivo, trazia as praias da Ribeira – pasmem! – na Mata Escura. Mais que uma câmera clara, tínhamos a olho nu, num papelão, a Câmara invertida. Réplicas de cédulas de reais, lançadas da galeria no ar rarefeito do plenário, denunciavam o que nenhuma outra simbologia traduziria melhor: o jogo de interesses a serviço do mercado imobiliário.

“Pau que nasce torto, não tem jeito, morre torto” era o adágio repetido pelo presidente da Comissão de Constituição e Justiça, vereador Gilberto José (PDT). Para ele, as emendas tornaram ainda pior o Plano Diretor. Mesmo votando a favor (sic!), revelou o desejo oculto de que ao próximo prefeito caiba sustar o projeto. Aliás, como o PDDU de 2004, condenado a permanecer sub-júdice. (Albenísio Fonseca – jornalista)

Este é o retrato da cidade-real, a que se vive e sobrevive, no meio de planos e projetos, projetada *in mentis* pelos neourbanistas descompromissados; aí nada se revela socialmente justo, pois o discurso soa e é falso, inverossímil. Para uma crítica objetiva do nosso cotidiano, “legalizado” na Câmara de Vereadores – por exemplo –, nem sequer é preciso mobilizar um discurso mais rigoroso apoiado em categorias de análise já testadas, e importantes, envolvendo: o papel do estado, o processo de produção/reprodução do capital e o planejamento do espaço intraurbano. Claro, isto também pode ser feito, mas, em qualquer situação de análise, o urbanismo acaba sendo enquadrado apenas como um instrumento a mais, entre outros tantos, ainda insuficiente e distante de uma gestão urbana consistente. A ideologia urbanística cada vez mais só parece favorecer os mitos, as mentiras, as falácias, dentro e fora da academia, servindo de instrumento às mesmas distorções que diz “combater”.

Voltando ao artigo de Albenísio Fonseca, há pouco reproduzido integralmente, é possível imaginar muitas outras siglas, todas fiéis às significações

possíveis para a sigla PDDU. Para ilustrar a questão, basta um olhar rigoroso para o quadro a seguir, elaborado com base nos dados extraídos dos projetos de lei enviados à Câmara na lavra dos PDDUs mais recentes – em 1984, 2004 e 2006 – postos no Relatório de Seminários na pós-graduação da Faufba sobre os últimos Planos Diretores<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Foram realizados dois seminários na Faufba / Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, disciplina Teorias Urbanísticas (2004 e 2006).

É muito claro um incremento nos parâmetros urbanísticos (de aproveitamento do solo) quanto à intensidade de ocupação por zona, sem qualquer estudo técnico aceitável que justifique as mudanças. Veja-se, a seguir, no Quadro 1, uma amostra – nos bairros mais centrais – da situação criada pela instituição dos coeficientes de aproveitamento básico (CABs) e dos coeficientes de aproveitamento máximo – por zona (CAMs) na cidade, em que aflora a mão-invisível do mercado, desvelando a face da cidade-mercadoria em curso:

Zonas Residenciais	LOUOS 1984		PDDU 2004		MPL / PDDU 2006		Incremento
	CAB	CAM	CAB	CAM	CAB	CAM	
Localização / bairro							%
1- Barra/Morro Gavaza	1,5	-	1,5	-	1,5	2,25	42,8
2- Barra/Graça/Canela/Vitória	1,5	-	1,5	2,0*	1,5	2,25	42,8
3- Ondina/Apipepa S. Lázaro	1,5	-	1,5	2,0/2,5*	1,5	2,25	42,8
4- Rio Vermelho	1,0	-	1,5	-	1,5	2,25	125,0
5- Gamboa	1,0	-	1,0	-	1,5	2,25	125,0
6- Nazaré/Barbalho	1,0	-	1,5	-	1,5	2,25	125,0
7- Brotas	1,0	-	1,0/1,5	1,2/2,0*	1,5	2,25	125,0
8- Parque Florestal	1,2	-	1,0/1,2	2,0/*	1,5	2,25	87,5
9- Amaralina	1,5	-	1,5	-	1,5	2,25	42,8
10- Cosme Farias	1,0	-	1,2/1,0	2,0*	1,5	2,25	125,0
11- Beiju/Candeal	1,2	-	1,2	2,0*	1,5	2,25	87,5
12- Pituba	1,8 2,0	-	2,0/1,0	3,0*	1,0 2,0	- 3,0	60,0 50,0

#### Quadro 1

Coeficientes de aproveitamento do solo – evolução 1984/2006

(\*) Parte da Zona.

Fonte: LOUOS/1984; PDDU/2004 e MPL/2006.

<sup>4</sup> Contraditoriamente, a Fundação Mário Leal Ferreira vem fazendo projetos e planos em desacordo com os princípios do planejamento consistente defendidos pelo urbanista supostamente “homenageado”.

Numa era marcada pela descrença na razão, em que algumas teorias (ditas pós-modernas) chafurdam em crenças e percepções metafísicas sobre a realidade, a leitura do mundo concreto, sobretudo das cidades, se “desmancha no ar”, levando de roldão a esperança urbanística de uma cidade mais justa, almejada no pós-guerra. É evidente que o “vale tudo” contemporâneo facilita, cada vez mais, aos planejadores neófitos e velhos conhecidos “ratos do poder” (servem a tudo e a todos) que se misturem no processo político, privilegiando os “mais hábeis”, ou menos escrupulosos, na luta desenfreada por postos-chave no aparelho de Estado. A consequência é um *laissez-faire* sobre a nossa cidade, amplamente demonstrado, ajudando a desmoralização crescente do planejamento urbano como atividade, e também rebaixando a níveis insuportáveis o ofício do urbanista como profissional. Hoje, qualquer um se arvora de ser “planejador”, “urbanista” ou “gestor público”, sustentados numa política partidária rasa, cada vez mais fortemente ancorada no mercado imobiliário, nas empreiteiras e afins.

Neste campo de disputa minado, vale mais o “perfil aético” do postulante que a sua formação profissional pregressa (ética e técnica). Isto acaba explicando – só parcialmente – o fato de o planejamento da cidade ficar submetido a uma prática redundante, burocrática, repetitiva, agachada ao mercado imobiliário de base especulativa. Difunde-se uma ideia de que nas reformulações de leis se encontrará a justiça na apropriação do espaço, mas a realidade desvelada acima, na prática, é outra.

Tudo é submetido à lógica perversa de reprodução do capital, sem escrúpulo ou densidade reflexiva, desmerecendo as “teses” de um Mário Leal Ferreira, nos anos 40, ou Rômulo Almeida nos anos 50 e 60<sup>4</sup>. Algo visível no Plano Diretor atual, inconsistente, numa colagem malfeita de “estudos” desconexos, eivado de termos da moda. O amontoado de “conceitos” oriundos de “novos paradigmas”, discutíveis, são curiosamente adotados nos discursos políticos à direita, ao centro e à esquerda, sem qualquer aprofundamento. Expressões como participação popular, desenvolvimento sustentável, geração de emprego e renda, identidade cultural, mobilidade e acessibilidade, entre outras, incorporam o “novo repertório”, acrítico, expressando um tempo vazio de conteúdo social.

Pelo visto, nestes 50 anos – até o início de século XXI – de prática do urbanismo moderno, temos pouco a celebrar. Tudo parece convergir para uma máxima do imperdível Calvino (1990, p. 150), registrada no clássico *As cidades invisíveis*:

[...] É tudo inútil, se o último porto só pode ser a cidade infernal, que está lá no fundo e nos suga num vórtice cada vez mais estreito [...], [fala de Marco Polo para Kublai Khan]  
[...] O inferno dos vivos não é algo que será; se existe é aquele que já está aqui, o inferno no qual vivemos todos os dias, que formamos estando juntos. Existem duas maneiras de não sofrer. A primeira é fácil para a maioria das pessoas: aceitar o inferno e tornar-se parte deste até o ponto de deixar de percebê-lo. A segunda é arriscada e exige atenção e aprendizagem contínuas: tentar saber quem é quem e o que, no meio do inferno, não é inferno, e preservá-lo, e abrir espaço.

Em síntese, Calvino construiu a mais fiel imagem literária do conturbado momento atual, e das relações entre o urbanista e a cidade infernal contemporânea, comprovadamente cevada nos interesses mercantis, numa aliança cada vez mais explícita entre a política e o poder econômico. Enquanto a resistência acontece, nunca capaz de reverter os processos anacrônicos de decisão, as classes dominantes agradecem o modo como os PDDUs lhes doam as localizações mais privilegiadas, nas cristas da Cidade Alta, nas áreas com vegetação de porte a preservar e sobretudo nas bordas com vistas para o mar.



## 5ª FALA

# As Orlas de Salvador em três dimensões

---

### Pressupostos

O Plano Diretor, tanto pela Constituição Federal como por sua regulamentação – no Estatuto da Cidade –, é o instrumento urbanístico responsável pela política urbana, desdobrada, conseqüentemente, nas diretrizes de desenvolvimento e controle da "distribuição espacial da população e das atividades econômicas" no território municipal. Se esta disposição legal é obedecida – e no caso de Salvador não tem sido –, cabe ao Plano Diretor fixar as diretrizes para o ordenamento territorial da cidade, sempre "de modo a evitar e corrigir distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente", fenômenos inerentes às grandes cidades.

Neste sentido, a legislação derivada e/ou complementar não poderia alterar os conteúdos essenciais, básicos, contidos no Plano Diretor, em especial aqueles vinculados ao ordenamento e ocupação do uso do solo, sem o que fica comprometido – irremediavelmente – aquele princípio básico definido:

"pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana." (BRASIL, 2001).

Entretanto, sabe-se que o atual PDDU, aprovado pela Câmara de Salvador e elaborado na gestão passada, desmontou a lógica do PDDU-85 (do Plandurb) e nem sequer atendeu aos princípios dispostos no Estatuto da Cidade.

Justifica-se, na partida, que urge uma revisão ampla de modo a adequá-lo quanto ao disposto no Estatuto da Cidade. Sem isto, qualquer modificação cosmética no PDDU, sem ir fundo nas suas contradições internas, será um esforço inútil, comprometendo o controle do uso e ocupação do solo da cidade e o seu futuro, enfim.

## Conceitos

Antes de tudo, repassemos alguns conceitos basilares para justificar os argumentos. São essenciais os conceitos de Borda, Orla e Frentes Marítimas da cidade.

Por Borda entende-se aquele território definido pelo Plandurb como espaço ou "área de contacto e proximidade com o mar, que define a silhueta da cidade". Categoria genérica que pertencia aos perímetros de proteção ambiental e abriga vários compartimentos, sítios e lugares importantes da cidade, como Cidade Baixa, primeira e segunda linhas de colinas da Cidade Alta, Subúrbio Ferroviário, e toda a Fachada Atlântica (Figura 26).

A Orla, sinônimo de "borda, margem", compreende aquelas partes que o senso comum cunhou como uma faixa de terra mais estreita, e cujo uso e contato visual com o mar é mais imediato, portanto, de leitura direta, sem intermediações. Neste sentido é um território menor, ainda continental, presente na área de Borda.

Já as chamadas Frentes Marítimas, um termo mais recente, pelo menos na cultura urbanística local, amplia a significação do que seja uma "orla", dando-lhe – no plural – uma conotação técnica mais próxima de uma compreensão operacional e abrangente, necessária do ponto de vista urbanístico.

Não se contrapõe ao conceito de Borda da Cidade, pois, sem negá-la, tangencia e incorpora trechos dos bairros antigos e novos, bem como as áreas pouco ocupadas, aptas para oportunidades de projetos de intervenção próximos à "linha d'água", incluindo os avanços sobre o mar (aterros, marinas, cais, quebra-mar etc.). Historicamente, as Frentes Marítimas são trechos onde o desregramento é evidente, fato apontado desde as Cartas de Vilhena.

Portanto, numa síntese do exposto é possível dizer: a Borda da Cidade abriga diferentes e várias Orlas. Mas, num detalhamento conceitual mais rigoroso de leis ou em projetos específicos, o conceito de Frentes Marítimas, pelas especificidades destas, parece bem mais adequado a ser trabalhado na nossa legislação, ainda carente de precisão conceitual e rigor técnico quando se trata de áreas sensíveis e peculiares do ambiente urbano.

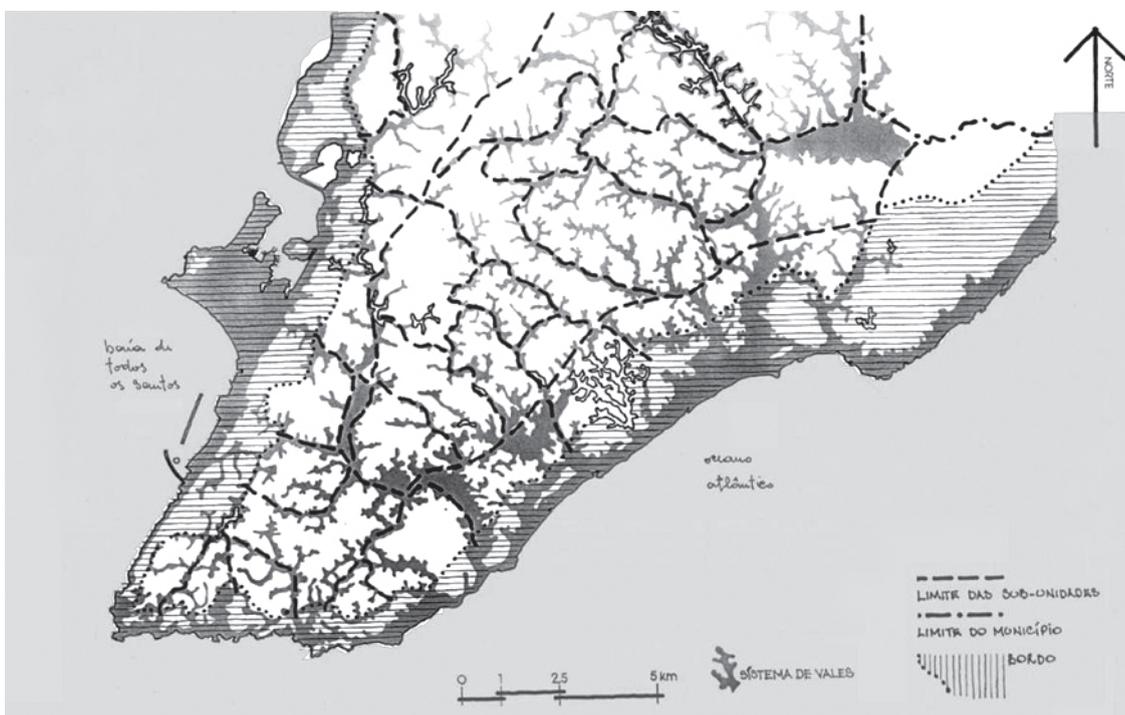


Figura 26  
A Borda da Cidade. (Originalmente: Bordo; área achurada)

Fonte: Estudo Imagem Ambiental Urbana - Plandurb. Salvador: Oceplan, 1978.

## Uma pergunta recorrente

O que fazer da Orla? Esta questão sempre nos remete a alguns pontos-chave essenciais, relacionados a seguir, em três pontos.

1º) Não existe uma única orla, mas vários subtrechos da cidade com orlas específicas, singulares, exigindo regras próprias conforme cada subespaço, ou lugar.

2º) Os interesses imobiliários, especulativos, sempre veiculam que a verticalização dos edifícios seria um fator determinante para uma boa arquitetura na "orla". Qual delas? Cabe ressaltar que existem no mercado imobiliário setores não especulativos, aqueles que sobrevivem sem burla às leis, sem depender da transgressão ao instituído nos Planos Diretores para produzir novos espaços, comercializados.

3º) As leis são insuficientes para atrair investimentos para áreas decaídas ou para ocupar os terrenos vazios. Só um programa de investimentos (decenal) com diretrizes claras, definindo os projetos prioritários, pode captar recursos suficientes. A lei é apenas um complemento de um programa de investimentos, o contrário é algo inconsistente.

Concluindo: as Orlas possuem mais de 50 km de extensão, e todo este território não se urbaniza a curto prazo, sem prioridades, só com recursos privados, leis etc.

Existe um discurso falacioso posto no ar: o de que o setor privado "revitalizará a orla", desde que a Prefeitura libere o gabarito das edificações. É fácil ver que o foco é desviar a atenção de alguns pontos críticos, de difícil resolução a curto prazo, como veremos a seguir. Sobretudo nas relações entre o PDDU recém-aprovado, o Estatuto da Cidade, os estudos existentes, e uma visão menos maniqueísta e mercantil das nossas Orlas.

## Respostas óbvias

Cada trecho contém seus "lugares", "marcos visuais" históricos e geográficos, uma morfologia urbana própria, constituindo uma micro-história que

contribui para a história da própria cidade. Portanto, não se trata de mais uma "grande zona" ou "macroárea" a ser tratada de forma chapada e homogênea. Os parâmetros urbanísticos "zonais" clássicos, de base quantitativa, dizem pouco, quase nada; os valores aqui postos são outros, não mercantis, por isto mesmo intangíveis.

Por outro lado, os interesses do mercado imobiliário, sobretudo aquele de cunho especulativo, que busca apenas extrair mais-valia do solo urbano, resultado de um produto coletivo, não podem continuar a ser confundidos com os "interesses da cidade", como se veicula na mídia. O cidadão, o técnico e o político mais consciente não aprovam processos ilegítimos de ganhos via especulação imobiliária: sejam eles legais ou ilegais, pouco importa. A questão de fundo é outra.

Ademais, uma política de atração de investimentos para as Orlas da cidade, responsável, justa, não pode beneficiar – via alteração de leis – apenas os setores especulativos, em detrimento do resto: qualidade ambiental, história e uma boa urbanística. Até o presente, a legislação urbanística atual (do PDDU-2004) desconhece isto, omitindo o essencial para um debate consistente. E, na revisão do mesmo, a forma como está posta a questão dos gabaritos de altura parece apenas um esforço para legalizar ganhos ilegítimos. Isto não é solução para coisa alguma. A não ser, é claro, para alguns poucos privilegiados, cevados nas informações privilegiadas como soe acontecer.

## Outras questões postas

São questões formuladas pelos promotores aos participantes expositores do *Fórum: Salvador e suas frentes marítimas*, retomadas aqui para uma reflexão de pontos críticos:

- a) "Quais ações nesta área poderiam, objetivamente, gerar ações benéficas?"

- Investir em espaços públicos: de esporte, lazer, serviços e equipamentos sociais, complementares às praias e/ou mar (cf. as necessidades coletivas);
- Promover ações no sentido de ocupar os "vazios", preservando as ocupações nos bairros tradicionais existentes (cf. indica o Estatuto da Cidade);
- Incentivar novos usos, com pouca ênfase na intensidade da ocupação (densidades), em especial nos trechos mais sensíveis, considerando: história, geografia, infraestrutura etc.

**b) "Quais são as principais potencialidades de desenvolvimento, a longo prazo, tanto em nível local quanto regional?"**

- Poucos trechos da Orla têm uma potencialidade regional: a Baía de Todos os Santos, os Parques Metropolitanos e poucas praias, por exemplo;
- A "fachada atlântica" tende a ser mais local, com possibilidade, claro, de atrair hotéis, pousadas, lazer e esportes. Mas, numa escala regional, acaba competindo com as praias do Litoral Norte, em franca expansão;
- Parece mais clara a perspectiva de atrair serviços, ligados ao turismo e ao lazer urbano. Habitações mais para o interior, com média densidade, nunca alta por razões óbvias, baseadas na infraestrutura viária limitada e numa morfologia urbana sensível, a ser vista a cada subtrecho;

Concluindo: Itapagipe não é igual à Barra, Pituba ou Itapoã. Possuem diferentes significações, com linguagens arquitetônicas e urbanísticas próprias. Por isto, a ideia de uma "Renovação Urbana" chapada, zonal, como quer o PDDU-2004, ou a sua revisão, faz tão pouco sentido, seja como argumento ou como resposta à pergunta recém-citada.

**c) "Quais potencialidades existiriam para transformar investimentos privados em melhorias públicas estruturantes para a área?"**

- O capital privado nunca investe sem um retorno assegurado, senão quebra. O mais estrutural na cidade é sempre papel do poder público; pensar o contrário é uma falácia, coisa comum num país onde proliferam as "idéias fora do lugar". (SCHWARZ, 1973) Só os ingênuos, os neófitos e os descompromissados pensam que o que é "bom" para Cancun, São Paulo ou Rio de Janeiro pode aplicar-se aqui sem traumas;
- Só um bom projeto urbano é capaz de atrair alguns investidores, mas a participação privada é apenas complementar. Numa outra escala, regional, servem de exemplo: o CIA, a Copec, a Ford etc. Mas sempre existirá o risco de êxodo, por razões outras, macroeconômicas. Na escala da cidade, o caso do Comércio, na Cidade Baixa, primeira área moderna, densa e vertical da cidade, é exemplar: entrou em decadência, isto é um fato. Isto o mercado não vê, ou não quer ver;
- O estruturante, hoje, não pode confundir a legislação urbana como resposta a problemas de natureza macroeconômica, e cuja responsabilidade pertence a outros níveis de governo. Este é o primeiro equívoco a se evitar na gestão urbana. Por outro lado, não estragar o ambiente natural, preservar os bairros tradicionais, já é um investimento razoável na estruturação do espaço. A longo prazo, é o melhor investimento para a cidade e toda a região. O turista não vem aqui ver Miami, Cancun, São Paulo, num cenário de inferior simulacro de uma paisagem repetida, senão é melhor visitar o original. A cópia é sempre um artigo de segunda categoria.

## As três dimensões do problema "Orla" (entre outras)

As três dimensões centrais seriam: Social, Econômica e Físico-Territorial. Suas relações com o PDDU estão evidenciadas a seguir:

- a) a dimensão Social diz respeito à segregação espacial, já bastante forte em Salvador, e possui nexos com a legislação urbana e a tipologia das arqui-

teturas permissíveis em cada zona. Envolve uma questão dialética entre ética e estética urbana, remetendo o discurso falacioso em prol da beleza dos espigões na Orla para uma antiga – e ainda atual – reflexão filosófica de Kant: a de que não se pode confundir "beleza" com "bondade". Algo comum no mundo ocidental. Dito de outra forma: nem tudo que é belo é bom. Mesmo que bela, uma arquitetura qualquer pode não atender a requisitos essenciais para a vida social urbana, essencialmente coletiva;

- b) a dimensão Econômica tem a especulação imobiliária como eixo, pois os custos de urbanização que ela acaba impondo serão fatalmente rateados pelo conjunto da sociedade. É preciso distinguir aqueles empreendimentos privados que sobrecarregam a infraestrutura urbana, impactando negativamente o meio ambiente, sem ofertar contrapartidas satisfatórias, incapazes de corrigir as distorções impostas ao espaço resultante. A especulação cria problemas que inexistiriam caso as edificações novas atendessem a critérios objetivos, perfeitamente mensuráveis;
- c) a dimensão Físico-Territorial resulta dos impactos na paisagem, na história, na imagem da cidade, pelo *new urbanisme* praticado e legislado, enfim.

Qualquer resposta a este intrincado problema passa por uma questão central: as Orlas devem ser espaços segregados, ou não? Seria o caso de aclarar: para quem se destinam?

Olhando com rigor as alterações das normas edilícias, é fácil responder. Baseado em que princípios sociais, econômicos ou políticos se arvoram as medidas de liberalização das leis, sobretudo nestas áreas sensíveis da cidade?

O argumento ralo de que borracheiros, botecos e prostitutas se localizam em tais lugares porque a legislação não permite espigões é hilário. Para desmonte desta relação linear de "causa e efeito", pergunta-se: caso a legislação flexibilizada aconteça, isto dará conta do problema social existente ou trata-se apenas de um deslocamento espacial deste problema?

Ora, trechos da Cidade Baixa, em Salvador; de Copacabana, no Rio de Janeiro; ou no Centro de São Paulo, conquanto sejam bairros densos, verticalizados, também abrigam "casas de tolerância", botecos, e a prática do

*trottoir* resiste ao poder de polícia. Mesmo em países desenvolvidos, ricos, isto acontece também. Os hotéis de luxo, altos, verticais, não estão distantes de abrigar as "garotas de programa", cujos *books* podem ser acessados nas recepções, ou mais discretamente na internet, é claro.

No campo discursivo, a argumentação preconceituosa viceja, pois o alvo é uma suposta retirada destes "atores indesejáveis" do novo "cenário legal". As justificativas não resistem a qualquer teoria séria da cidade contemporânea, pois o mercado e a lei, ao limparem a Orla destes "atores indesejáveis", vão jogá-los para onde? Qual o lugar deles na cidade? Talvez apenas aguardem um juízo final para serem condenados nas labaredas de um inferno, que para os miseráveis está aqui e não lá, no além (CALVINO, 1990). A profissão mais antiga sobreviverá a mais esta falácia.

Esta "limpeza" às avessas grassa agora incorporada aos novos planos, ditos "estratégicos", e na cidade-ideal aponta que o outro, o próximo, não existem. Sugere algo incrível, num *revival* explícito da era medieval: manter distância de determinados lugares os indesejados. Diante do lucro fácil, tudo se esfuma na modernidade vesga, no turismo fútil - e, também, sexual -, sem a densidade econômica que lhe querem imputar.

Na ótica do "novo PDDU", revisado, os velhos paradigmas moldados pela mão invisível do mercado (Adam Smith, *dixit*) teriam seu êxito sacramentado numa simples penada e ... pronto. Todo o mal (ou pecado?) estaria erradicado e tudo resolvido. No fundo, é tão-só mais um discurso ideológico imposto à cidade: o do espigão moralizador.

## Arremate: na terceira dimensão

O direito a uma boa arquitetura nas Orlas tem de dar conta das três dimensões aqui expostas. Não cabe mais a visão maniqueísta de ser a favor ou contra a verticalização na Orla. A questão é onde acontecer e como. Isto implica uma boa arquitetura do direito, pela crítica às leis existentes e também em propostas baseadas em estudos consistentes, sempre visando a minorar os "conflitos de interesse".

Para tanto, é preciso implementar um conjunto de políticas públicas que não aprofundem a segregação espacial e a injusta apropriação da mais-valia urbana pelo mercado imobiliário especulativo. Condena-se aquela mais-valia estimulada pela mudança casuística de leis, ou simples interpretação equivocada das normas, que propiciam a valorização artificial do solo com impacto negativo nas infraestruturas urbanas – feitas com recursos públicos –, mas com a valorização apropriada pelo capital privado em benefício próprio. Isto nunca é bom para a cidade.

A título de exemplificação, as figuras a seguir demonstram como um empreendimento pode transgredir as diretrizes de um Plano Diretor em vigor, na época o PDDU-85, alterando o conceito de Borda da Cidade em desacordo com o Estatuto da Cidade.

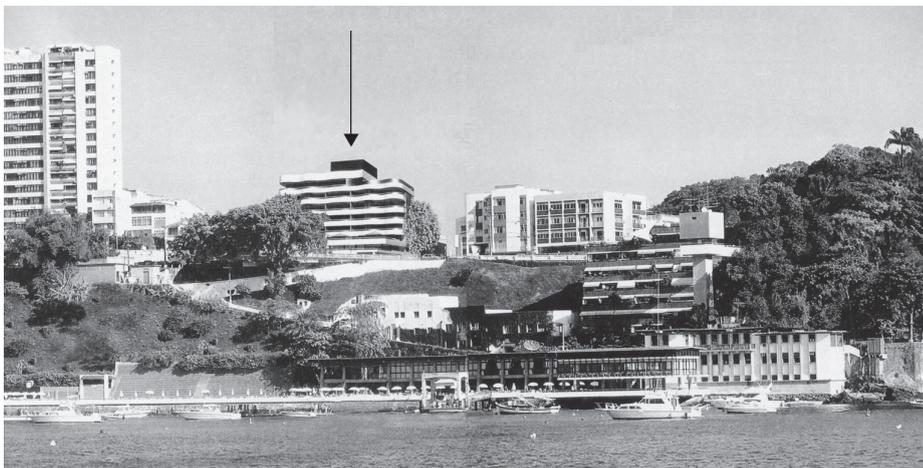
A Figura 27, a seguir, mostra o sítio, a encosta verde e áreas tombadas à direita, compondo a silhueta vista do mar, que as diretrizes do Plandurb e o PDDU-85 protegiam.



**Figura 27**  
Silhueta urbana sem o empreendimento

Comentário: os sítios históricos (ponta de Santo Antônio) ainda pouco impactados, mas com um processo vertical avançando sobre a Ladeira da Barra em direção aos mesmos

A seguir, em detalhe, a simulação do empreendimento sem o uso do instrumento de Transferência do Direito de Construir (Transcon), aplicando-se diretrizes baseadas no estudo Imagem Ambiental do Plandurb (76/78).



**Figura 28**

O empreendimento sem o uso da Transcon.  
Comentário: com IU de 1,5 aplicado ao terreno original respeitando as diretrizes do PDDU-85 para a área de borda marítima.  
O impacto não afetaria a silhueta da cidade.

A Figura 29 mostra uma simulação do sítio impactado, caso a Transcon continuasse a ser aplicada indiscriminadamente neste trecho da Borda da Cidade.



**Figura 29**

Os empreendimentos (simulados) com o uso da Transcon

Comentário: é óbvio o comprometimento da silhueta urbana, o impacto sobre os sítios históricos, cuja escala das edificações tombadas seria visualmente esmagada pela escala imposta pelos espigões. Repetir o erro do Corredor Vitória comprometendo toda a falha geológica, para quê? Ou, o melhor seria perguntar: para quem?

O caso permite se falar, também, de "uma Orla que não se quer". A Transcon, conforme evidenciado, contraria o planejamento territorial da cidade, exacerba a segregação espacial e sobrecarrega a infraestrutura viária urbana, além de continuar privilegiando, apenas, o mercado voltado para o consumo das classes de alta renda. É um equívoco incorporado ao PDDU atual, e sua reformulação é urgente. É o que o urbanismo requer.

## Pensando uma Orla planejada

Para um debate pró-ativo, seguem as sugestões postas anteriormente no *Fórum: Salvador e suas frentes marítimas*, realizado em agosto de 2006, promovido pelo Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB) e Fundação Luís Eduardo Magalhães, a saber:

- a) na revisão do PDDU e da Lei do ordenamento do uso e ocupação do solo (Louos), cabe fixar as diretrizes gerais para a Área de Borda da Cidade, já que muitas alterações estão pouco ou mal explicadas, inconsistentes, com um forte viés do tipo "ato de vontade", ou do "eu acho";
- b) incorporar o coroamento da "linha d'água", definindo critérios e limites do solo atual e das expansões futuras permissíveis, inclusive quebra-mar, *piers*, marinas, avanços etc. Existe uma silhueta horizontal desregrada, sem diretriz ou controle;
- c) retirar o uso indiscriminado da Transcon nas Áreas de Borda da Cidade, pois estas deveriam ser consideradas áreas doadoras e nunca receptoras. É o que se defende.

A cidade continua órfã de um detalhamento urbanístico das Áreas de Borda, suas Orlas e Frentes Marítimas, tal como sugeria o Plandurb. As propostas de mudança em curso não possuem nexos nem com a teoria nem com uma realidade empírica estudada. Para se consolidar num mesmo estudo as variáveis pertinentes, deve-se trabalhar:

- a) simulação das "massas" edificadas (em 3D; não apenas em plantas em 2D, ou seja, bidimensionais);
- b) visuais: interior x exterior, contraste terra x mar (perto e longe, ladeiras, mirantes etc.);
- c) ventilação e insolação (por cada subtrecho);
- d) balanço dos espaços públicos x privados (bairros x cidade);
- e) simulação do fluxo de tráfego resultante nas vias (conflitos: pedestres x veículos);
- f) levantamento dos monumentos e das áreas tombadas (e critérios para intervenções).

Isto não está feito. E nunca é demais repetir que a questão das Orlas não se resume ao gabarito de altura dos edifícios, pois o "achismo" que reina estreita, limita o debate e as propostas. Entende-se, desde a contribuição de Mário Leal Ferreira e seu Epucs, passando pelo Plandurb, que propor leis sem estudar é "fazejamento", e crença não faz planejamento. Seria esta a questão central, toda vez que a Prefeitura muda a legislação urbanística em Salvador?

A rigor, a opção por mudanças nas leis nunca se extingue, ela é cíclica, sendo uma árdua tarefa política e técnica para nós urbanistas, empenhados na reconstrução daquela cidade-ideal que deveria existir por sobre cada cidade-real, como sugere Argan (1969). Mas pensada de forma ética, comprometida com futuros alternativos à cidade-mercadoria devoradora, e em curso.

Recentemente, no campo dos procedimentos urbanísticos, apontam-se como medidas para democratizar as decisões sobre o ambiente construído:

- a) coleta e difusão das informações;
- b) abertura de canais efetivos de negociação; e
- c) agilização da arbitragem nos conflitos de interesses no espaço urbano.

<sup>1</sup> Epucs (anos 46/49), concebido por Mário Leal Ferreira; e Plandurb (anos 75/78), deflagrado na gestão Jorge Hage.

A difusão de informações e, sobretudo, a abertura de canais de negociação pressupõem, teoricamente, uma gestão mais aberta à participação, ao debate, buscando construir um sistema político-administrativo mais democrático, disposto a ouvir e abrigar a opinião dos contrários. Uma maior agilidade na arbitragem dos conflitos territoriais, diante dos interesses em jogo na cidade-real, depende ainda de uma ampla reforma do judiciário, alcançando o poder de polícia do executivo municipal. Hoje, só o Ministério Público atua de modo preventivo e sistemático, mas o judiciário carece de agilidade.

Nos últimos 50 anos, a corrupção no uso do solo, na aplicação dos Códigos de Obras e na burla aos Planos Diretores tem sido algo crônico nas cidades em geral, desacreditando as normas instituídas. Daí, para muitos, é um mito a ideia de que os Planos Diretores sejam instrumentos fundamentais para guiar o desenvolvimento da cidade. Esta reação resulta da ineficácia dos PDDUs em geral, em parte explicável pelas exageradas expectativas criadas pelos Planos de Desenvolvimento Locais Integrados (os antigos PDLIs), dos anos 1960, apontando para mudanças radicais em prazos relativamente curtos, entre 5 e 10 anos. É pouco tempo para uma cidade pobre e sem a infraestrutura necessária, como Salvador, que nem sequer teve um PDLI elaborado.

Para produzirem mudanças significativas, os Planos Diretores de horizonte mais longo, que apontam medidas estruturais, como o Epucs e o Plandurb<sup>1</sup>, inevitavelmente vão extrapolar mais de um, dois ou três mandatos político-administrativos. No longo prazo, diluem-se os "pactos territoriais", a vontade política muda, e tudo se esfuma no ar.

A norma justa não substitui automaticamente o caos, apenas se contrapõe ao que a cidade tem de mais visível: o modo anárquico como a produção, a circulação e o consumo – articulados aos diferentes setores do capital – se rebatem no espaço. Não existe margem para uma outra posição que, sem leis, pudesse transformar a situação caótica do presente numa "utopia social" ordenada, justa e bela.

No rastro dos PDDUs elaborados, ontem e hoje, podem-se ver os limites da utopia urbana – de Platão a Thomas Morus, chegando a Le Corbusier, Lucio Costa e Brasília – imersa em suas contradições. Nem por isto é justo

entregar os desígnios da cidade-real à lógica do mercado imobiliário, fazendo tabula rasa em áreas tombadas que estão na Borda da Cidade e que os estudos para o PDDU-2004 desconhecem, e, pior, a sua reformulação omite.

Por outro lado, o desregramento urbanístico nas Orlas não civiliza, apenas estimula a barbárie imobiliária, mercantil, com ocupações arquitetônicas discutíveis. Assim, a questão que persiste na história da cidade-real é sempre a mesma: a quem se destina o "novo" plano, o projeto e as leis?

### *Post scriptum*

Este artigo foi originalmente publicado cf.: SAMPAIO, A. H. L. As orlas de Salvador em 03 dimensões. **Bahia Invest**, Salvador, v. 4, p. 40-47, 2006. Na verdade, a questão da verticalização da ocupação na Orla Marítima é um embate antigo e recorrente na cidade. A polêmica é fruto de interesses conflitantes entre o mercado imobiliário, setor de empresas ligadas à especulação imobiliária, e os que defendem as frentes marinhas das orlas como espaços privilegiados na preservação e valorização da imagem da cidade. O artigo foi elaborado como resposta às modificações arbitrárias impostas pelo PDDU, em 2006, e depois aprovadas em 2008 pela Câmara de Vereadores de Salvador.



## 6ª FALA

# A cidade vertical (in)visível: lições da habitação popular<sup>1</sup>

---

## Considerações iniciais

De um modo geral, tem sido comum se associar a verticalização da cidade contemporânea aos efeitos da modernização capitalista no espaço intraurbano. Na arquitetura e no urbanismo, a questão ora é associada aos equívocos modernistas (ditos le corbusianos) – agravados pela especulação imobiliária urbana –, ora é rerepresentada como uma "nova forma de morar", contemporânea, mais adequada à vida nas grandes cidades.

A verticalização também é muito valorizada pelos que defendem grandes concentrações em altas densidades, de modo a alcançar economias de escala nas infraestruturas urbanas, rebaixando os "custos *per capita*" dos chamados investimentos fixos. Por outro lado, as altas densidades resultantes de verticalizações, via substituição tipológica de edificações, são também muito criticadas pelos impactos negativos na estrutura urbana: aumento de fluxo dos veículos, da poluição do ar; destruição das preexistências, do patrimônio histórico, da memória urbana etc.

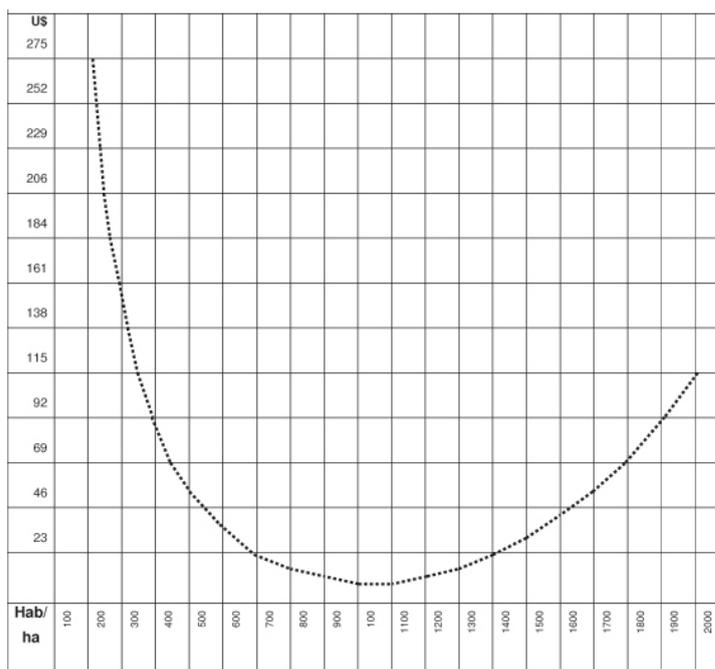
<sup>1</sup> O texto é reprodução do artigo original, cf.: SAMPAIO, A. H. L. A cidade vertical (in)visível. In: FORUM AMÉRICA LATINA – HABITAR, 2000, Salvador. **Anais...** Salvador: PPG-AU, 2003.

É claro que as pesquisas empíricas mostram correlações significativas entre as densidades residenciais (hab./ha) e os custos de implantação das infraestruturas: água, esgotos, energia, drenagem, sistema viário etc. Vide os trabalhos de Urdaneta (1974), Mascaró (1987), Campos Filho (1989), entre outros.

Entretanto, se os custos das infraestruturas obedecem a uma curva que decresce à medida que se aumentam as densidades, é também aceita a existência de um limite ou patamar – entre 900 e 1.000 hab./ha – que, se ultrapassado, resulta em deseconomias, onerando os custos de urbanização, ao invés de rebaixá-los.

Logo, as altas densidades só são vantajosas do ponto de vista econômico quando associadas a um conhecimento do impacto sobre a implantação e/ou substituição das infraestruturas, mas sempre respeitando um certo "limite inferior" na curva decrescente do custo *per capita*, pois esta curva volta a crescer, de modo acentuado, se o "umbral" – ou patamar – de densidade for ultrapassado.

A Figura 30 exemplifica graficamente o raciocínio.



**Figura 30**

Custos de urbanização\*  
em função da densidade residencial

\* infraestrutura em rede: água, esgoto, energia, vias.  
(Em dólar per capita; cf. Urdaneta, 1974)

As Figuras 31 e 32 ilustram os dois processos, de densidade populacional e uso do solo, num estudo de caso, com levantamentos de campo feitos no entorno da estação do Metrô, no vale do Bonocô, Salvador/Bahia).



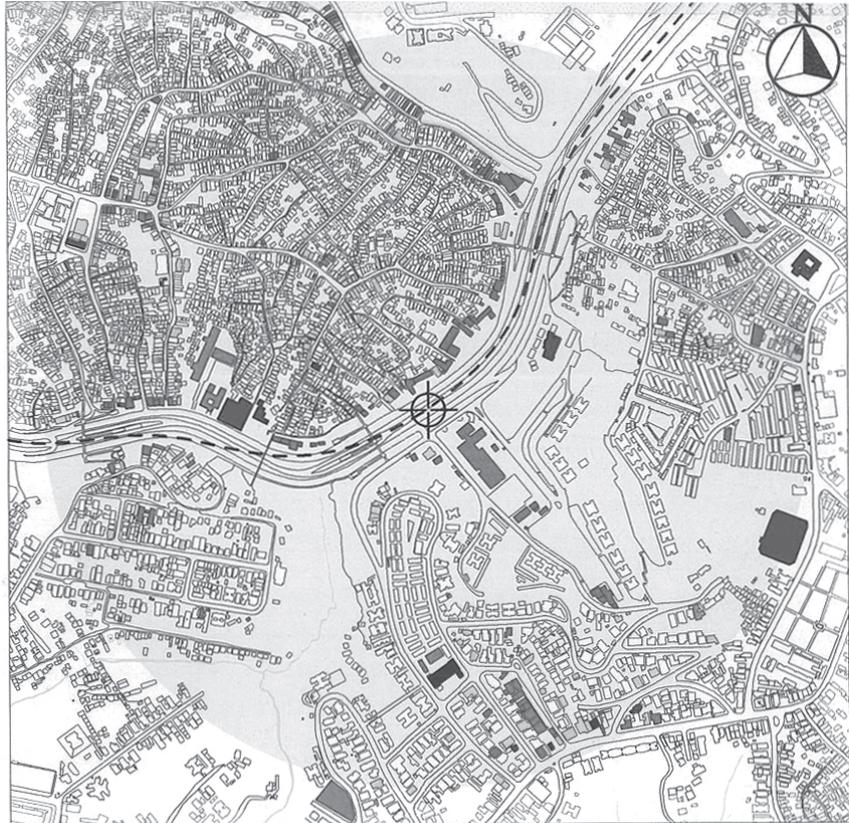
Fonte: Compilação de dados  
IBGE/1996 e IBGE/2000/MLF


**Plano de diretrizes urbanísticas para áreas de influência do metrô de Salvador**  
 estação **BONOCÔ** Mapa: E04-00  

**densidade populacional** Escala: 1/15000  
Data: JAN/2001

**Figura 31**  
Densidade populacional - Estação Bonocô

Fonte: Plano de Diretrizes Urbanísticas para áreas de influência do metrô (2001)



Fonte: Pesquisa de campo  
Imagem Consultoria  
janeiro/2001

**LEGENDA**

- |  |  |
|--|--|
|  Residência |  Estação BONOCÓ |
|  Comércio   |  Linha do metrô |
|  Serviços   |  |
|  Indústria  |  |
|  Misto      |  |
|  Educação   |  |
|  Saúde      |  |
|  Especiais  |  |
|  Outros     |  |

**Figura 32**  
Uso do solo - Estação  
Bonocô.

Fonte: Plano de Diretrizes  
Urbanísticas para áreas de influência  
do metrô (2001)



Plano de diretrizes urbanísticas para áreas de influência do metrô de Salvador

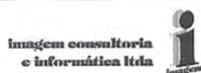
estação **BONOCÓ**

**uso do solo**

Mapa: E04-01

Escala: 1/7500

Data: JAN/2001



Contudo, parecem inexistir – ou são pouco divulgados – suficientes estudos empíricos mostrando, comparativamente, vantagens e desvantagens entre diferentes densidades e padrões morfológicos, correlacionando os vários tipos arquitetônicos a arranjos espaciais distintos. Este é um dever de casa que a Universidade e os centros de pesquisa não se dispuseram ainda a fazer.

A Tabela 2, a seguir, mostra quantitativamente a situação da verticalização evidenciada anteriormente, nas Figuras 31 e 32.

**Tabela 2**  
Verticalização x edificação

BONOCÔ/COSME DE FARIAS				
<b>(Conjunto)</b>				
Pavimento	Nº unidades	%	% Acumulada	
01	1621	43,6		43,6
02	1268	34,1	53,7	56,4
03	729	19,6		
04	102	2,7		
<b>Total</b>	<b>3720</b>	<b>100,0</b>		<b>100,0</b>
<b>(Cosme de Farias)</b>				
Pavimento	Nº unidades	%	% Acumulada	
01	1190	43,7		43,7
02	894	32,8	53,2	56,3
03	555	20,4		
04	83	3,0		
<b>Total</b>	<b>2722</b>	<b>100,0</b>		<b>100,0</b>

Fonte: Pesquisa de campo (2002)

Mas, se existem algumas vantagens teóricas em se optar por densidades mais altas em detrimento de densidades baixas (nas grandes cidades; não custa repetir), isso não significa que se deva endossar certa postura reducionista que vê na verticalização do tipo arquitetônico "edifício em torre" a possibilidade única de se alcançar as economias de escala desejadas. E, nem sequer, esta tem sido a melhor forma de morar para os estratos de renda média e baixa, diante dos custos de manutenção predial, sabidamente mais elevados conforme a altura e os equipamentos requeridos. Por isto, urge repensar a questão.

## Outras verticalizações

Partindo da constatação de que a verticalização é um tema recorrente e um fenômeno contemporâneo, cujo alcance não se restringe mais aos edifícios pluridomiciliares do chamado mercado imobiliário formal, e que a busca de novas pistas para um debate mais consequente deve ultrapassar a velha querela entre Le Corbusier e Gropius, é que se retoma esta problemática.

De início, argumenta-se que o ponto de vista econômico ligado às densidades é importante, mas talvez insuficiente. Isto porque existe um componente antropológico que, a nosso ver, antecede qualquer discussão sobre as várias "formas-de-morar" na cidade.

O *habitat*, enfim, resulta também de processos sócio-antropológicos, de uma relação homem-natureza (como se diz hoje) que transcende os números, os parâmetros, os índices, as taxas, inerentes ao controle urbanístico e à própria economia urbana, e os custos de urbanização. Algo que os modernistas não aprofundaram.

Uma pista é aquela oriunda de algumas lições que podem ser extraídas de uma leitura do espaço concreto, da cidade-real do Salvador, levantando três questões a seguir comentadas, comparando diferentes padrões de ocupação (Ver as Figuras 33 e 34).



**Figura 33**  
Ocupação de encosta.  
Verticalização menor com mais  
densidade, no lado esquerdo,  
sentido Centro / Acesso Norte.

Fonte: Arquivo do autor



**Figura 34**  
Ocupação com edifícios em torre.  
Verticalização maior com menor  
densidade, no lado direito, sentido  
Centro / Acesso Norte.

Fonte: Arquivo do autor

1º Pode-se falar numa espécie ou mesmo num novo tipo de edificação: a "casa vertical", em contraposição ao edifício pluridomiciliar?

Acreditamos que sim. A tendência de verticalização do "tipo casa" é evidente na paisagem de Salvador, bem como na maioria das grandes cidades. Do ponto de vista da morfologia urbana, a ocorrência do "novo tipo" expressa-se em três condições básicas:

- a) a simples superposição de "lajes" sobre os pisos preexistentes, ampliando o espaço térreo no sentido vertical (2, 3, 4, ou mais pavimentos), quase sempre reproduzindo na cobertura uma espécie de telheiro descolado do corpo da edificação, destinado às antigas funções dos "quintais" herdados da colonização. Mesmo sem ter lido o *De re Aedificatória*, de Alberti (séc. XV a.C.), nem *Os Dez Livros de Arquitetura*, de Vitruvio (séc. I a.C.), o "povão" recria um espaço singular no *tectum* albertiano, o qual, a um só tempo, atende às demandas concretas do cotidiano da moradia (o *utilitas*, das necessidades), como também responde de forma correta ao nosso clima quente e úmido, dando mais conforto térmico à casa (o *comoditas*, a comodidade). Com isto, vai-se fixando um outro componente singular na silhueta urbana (o *venustas*, da estética). (ver as Figuras 35 e 36).



Figura 35

Ocupação no topo da encosta.  
Verticalização menor com mais  
densidade, em lajes sobrepostas.  
Ocupação de 100% do solo.

Fonte: Arquivo do autor

**Figura 36**

Ocupação típica no sopé da encosta. Verticalização menor com mais densidade, em lajes sobrepostas. Quintal reproduzido na laje de teto.

Fonte: Arquivo do autor

- b) a articulação vertical entre os vários pisos tanto pode acontecer internamente – quando se trata de um mesmo domicílio –, como também externamente, no caso de vários domicílios. Neste último caso, fica assegurada a expansão para a família que cresce (filhos que casam, ou o parente próximo carente de abrigo), como pode constituir-se numa fonte concreta de renda, com o aluguel dos pisos acrescentados à estrutura original;
- c) a destinação de pavimento térreo para uso residencial, comercial ou serviços, igualmente, articula-se a uma estratégia de sobrevivência; por isto mesmo, ora é apenas um espaço de trabalho do morador, ora é mais um espaço alugado para terceiros. Nestes casos, observa-se um zoneamento vertical clássico (colonial), retomado de modo claro, evidente (ver a Figura 37).

**Figura 37**

Escadaria, articulação típica do vale com o topo da encosta. Verticalização menor com mais densidade, em lajes sobrepostas. Escadaria como circulação vertical de pedestres.

Fonte: Arquivo do autor



Tais observações – aparentemente óbvias – parecem encerrar lições que os arquitetos nos seus projetos de "conjuntos habitacionais", via de regra, negligenciam. Provavelmente, pelo vício de se ler o "tipo casa" popular como algo sempre associado a um lote mínimo, cujas dimensões e espacialidade tentam reproduzir um padrão da casa burguesa, de classe média, intermediada por normas e exigências como: taxa de ocupação, recuos laterais e frontais, incompatíveis com as densidades mais altas, só encontradas nas áreas de baixa renda. Acrescentamos um outro ponto importante: ausência de pesquisas sobre o "tipo casa" como um embrião que possa, também, crescer verticalmente.

Radicalizando, é possível se pensar numa "casa vertical", sem um lote, que iria lado a lado e de forma coletiva moldando as quadras, os espaços semipúblicos e públicos? Acreditamos que sim. Investigá-la é preciso (ver a Figura 38).



Figura 38

Ocupação na encosta: a "casa vertical". Verticalização típica com mais densidade, em lote estreito e lajes sobrepostas. Ocupação de 100% do lote ou gleba.

Fonte: Arquivo do autor

## 2º É possível inferir que um adensamento via "casa vertical" é benéfico em termos de economia de escala para as infraestruturas urbanas?

Ao menos como hipótese de trabalho, a resposta preliminar é, também, sim. Isto porque num país pobre, com carência de investimentos em infraestruturas básicas, parece utópico se imaginar uma grande cidade urbanizando vastas extensões do seu território com habitações unifamiliares, em baixas densidades.

Ademais, na mudança de *habitat* do interior para a capital, mesmo para um bairro popular, está implícita uma decisão que admite o "risco" da troca por um outro modo de vida, ou seja: quem muda de lugar não busca uma mera repetição do modo de vida anterior. A pessoa expulsa do campo ou da pequena cidade tem como opção – ou na falta dela – o ônus que uma mudança de *habitat* implica, sempre ligado à sua estratégia de sobrevivência.

Como ser adaptativo que é, o indivíduo acaba se ajustando aos novos contextos, mais densos e, por isto mesmo, menos bucólicos.

Mas toda e qualquer adaptação, claro, será sempre mais ou menos penosa. É pouco provável que todos se adaptem ao "novo", e por certo alguns não suportarão as mudanças de *habitat*, retornando à situação anterior, após algum tempo. Tanto faz.

A cidade grande não parece ser um *locus* adequado para os que desejam uma vida amena e bucólica. Sobretudo numa economia capitalista, detentora de uma lógica em que a terra é – ela mesma – um objeto de troca, onde cada lugar tem um valor de mercado inexorável. Até mesmo nas favelas esta condição é evidente.

Claro, aos que podem pagar, o chamado mercado vai propiciar os "guethos" de luxo, dentro ou fora da grande cidade, viabilizando o espaço ameno e, não raro, apenas um *marketing* cada vez mais persistente voltado para um *habitat* bucólico, em baixas densidades.

Da Cidade-Jardim, de Ebenezer Howard, pensada na Europa com outros propósitos; aos Alfavilles de São Paulo, ou ao Encontro das Águas, Vilas do Atlântico e Patamares em Salvador, é o que se vê e observa. Mesmo assim, é sabido que, para todos estes consumidores do bucólico, sempre existirá um ônus do deslocamento entre o *habitat* de baixa densidade e os locais onde se concentram as atividades a serem exercidas: no comércio, nos serviços, nas indústrias, nas grandes concentrações, enfim.

Defende-se aqui o ponto de vista de que ao pobre interessa mais é uma localização próxima – mesmo mais densa –, que uma localização amena e bucólica, porém distante, onerada pelos gastos e desgaste com os transportes.

Em tese, uma das formas de se reduzir distâncias é aumentar as densidades nos vazios e nas áreas ocupadas com baixas densidades. Sobretudo ofertando uma maior quantidade de moradias nas localidades próximas às infraestruturas já instaladas e/ou a serem instaladas (ver a Figura 39, com os vazios).



**Figura 39**  
Ocupação na encosta: a "casa vertical".  
Verticalização típica com mais densidade,  
em lotes estreitos e lajes sobrepostas.  
Ocupação de 100% do solo.

Fonte: Arquivo do autor

No caso de Salvador, uma estratégia possível que se vislumbra é, ao longo do corredor metroviário, se promover uma política habitacional atrelada à implantação de assentamentos com alta densidade. Este aumento de densidade pode ser feito com um programa agressivo de ocupação dos vazios, potencializado pelo transporte coletivo de "alta capacidade" – metrô –, capaz de suportar o aumento da demanda por deslocamentos. Outra estratégia de adensamento possível é induzir, estimular e promover os processos de reurbanização em áreas decadentes ao longo do corredor, atraindo capitais privados que atuam no mercado formal.

A tipologia "casa vertical" parece mais adequada em situações onde o vazio urbano existe, ou naqueles assentamentos populares de baixa densidade, passível de novas ocupações. Por exemplo, seriam priorizados as chamadas "áreas de proteção sócio-ecológica" (APSEs) e/ou os loteamentos irregulares, clandestinos, capazes de absorver na sua morfologia o tipo arquitetônico aqui denominado "casa vertical".

Os processos de reurbanização clássicos, ligados ao mercado imobiliário formal, dificilmente adequar-se-iam à lógica inerente à "casa vertical", cujo modo de produção é outro. Nesta lógica, o imóvel é verticalizado de modo incremental, em "pequenas doses" – como observa Christopher Alexander –, tudo em função da disponibilidade de recursos do morador. Diferentemente, o mercado imobiliário formal vê a moradia como produto pronto e acabado, mesmo que depois sejam feitos acréscimos, modificações, indevidas ou não.

Por outro lado, um adensamento via reurbanização clássica requer uma participação de setores do capital imobiliário, cujo enfoque não privilegia os processos de produção mais lentos, inerentes à lógica de uma renda quase sempre "incerta" do morador. No mercado formal, os projetos requerem retornos mais rápidos do capital investido. Enfim, os interesses do mercado são outros, não se cruzam com as motivações dos que produzem a "casa vertical", lenta e paulatinamente. É o que se observa até aqui em Salvador.

A "casa vertical" resulta de um modo de produção mais informal do espaço, e reproduz uma morfologia urbana em que a rua, o beco, a calçada, o largo, interagem com a vida urbana numa intensidade outra. Ali é o lugar onde o controle urbanístico se dá pela apropriação do morador e não pela norma urbanística formal. E esta lição precisa ser melhor apreendida por nós técnicos, viciados na lógica de uma arquitetura de mercado, para os não excluídos.

### **3º Por que a legislação urbanística não considera tais padrões morfológicos como um fato inerente à nossa urbanização?**

A questão aqui é de difícil argumentação. Primeiro, porque esta verticalização informal – ou, melhor dizendo, não formal –, em muitos casos, resulta também de um processo típico de nossas cidades: a "especulação imobiliária" do solo urbano. Segundo, porque faltam estudos empíricos sobre os parâmetros necessários a qualquer regulamentação formal. Terceiro, o reconhecimento da existência de um padrão morfológico qualquer não é suficiente ainda para legitimar os processos que lhe dão causa.

É fácil entender, basta desdobrar os pontos ora levantados. Qualquer "especulação imobiliária" não pode ser considerada legítima quando avança sobre a ocupação de espaços públicos, semipúblicos e até mesmo privados, reduzindo a capacidade de circulação das pessoas, afetando a privacidade das moradias, bem como reduzindo as áreas de iluminação e ventilação necessárias ao conforto ambiental.

Nas encostas muito íngremes, uma "verticalização" também acontece nas próprias vias, observando-se escadarias em total desacordo com a boa técnica, exigindo um esforço físico desmesurado dos transeuntes, acima do permitido, além de impedir o acesso para a coleta de lixo, o fornecimento de gás, o transporte de enfermos e o deslocamento de deficientes físicos. Em Salvador, é bem comum escadarias que vencem diferenças de nível da ordem de 20, 30, 40 metros, ou seja, correspondem a uma escalada de edifícios de 7 a 15 pavimentos de altura.



**Figura 40**

Escadaria, articulação típica de vale com o topo da encosta. Escadaria drenante pré-fabricada, opção para circulação vertical de pedestres, proposta por Lelé.

Fonte: Arquivo de Lelé

De resto, muitas destas ocupações ditas "espontâneas" são fruto de uma superutilização do terreno, colocando em risco a drenagem urbana – ao impedir o curso natural das águas pluviais –, e dificultando a posterior instalação das redes de infraestrutura, cujos parâmetros requerem um certo domínio técnico baseado na previsão e no planejamento das etapas de implantação.

Pelo exposto, vê-se que o tipo "casa vertical" não pode ser analisado como um fenômeno isolado, sem levar em conta a morfologia urbana que o contém. Talvez, no fundo, se trate de uma "especulação imobiliária" muito específica, cujo estudo aqui apenas se esboça, ou melhor, se anuncia, mas que de fato precisa ainda ser feito.

Apenas se levantaram alguns pontos considerados importantes, mas sem qualquer pretensão de esgotá-los, pois são várias as "lições da habitação popular", e, no máximo, tornamos visível aquela "cidade vertical" ainda encoberta e invisível, para muitos arquitetos, urbanistas e administradores.



**Figura 41**

Ocupação típica na encosta e no topo das cumeadas. Padrão típico de ocupação vertical nas encostas íngremes e no topo da cumeada.

Fonte: Arquivo do autor

Tornar visível o invisível é também uma tarefa do pesquisador atento. Daí o título desta modesta comunicação, pois a habitação – e a cidade – no final do século XX, ou no início do século XXI, repõe na ordem do dia os

velhos problemas da moradia que, em última instância, poderiam muito bem estar resolvidos se a distribuição da riqueza fosse justa e a equidade um valor efetivamente praticado.

No mais, não custa repetir: a legislação é apenas um elemento, entre outros, incapaz de por si só resolver os graves problemas de moradia dos pobres, como bem demonstra a cidade do Salvador.

### *Post scriptum*

A questão da verticalização em áreas ocupadas por populações de baixa renda é ainda muito pouco estudada, embora cada vez mais aconteça o fenômeno nas grandes cidades. O ensaio confronta os dados coletados no entorno das estações do metrô de Salvador; focando na Estação do Bonocô o exercício empírico necessário para uma reflexão sobre esta lógica de ocupação do solo, que não segue os padrões urbanísticos do mercado imobiliário e nem atenta para os requisitos técnicos mínimos, tanto os oriundos de Planos Diretores, como da Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo.

Assim, observa-se uma situação peculiar, a ser melhor vista no planejamento de uma cidade pobre como Salvador, onde a maioria dos assentamentos populares tende a uma verticalização desconsiderada na legislação, o que configura um modo de ocupação predominante em vastas extensões do território urbano.



## 7ª FALA

# Transcon: uma transgressão “legal”

---

O Príncipe lesará somente aqueles dos quais tomará as terras e as casas para dar aos novos habitantes; e aqueles, os lesados, que representam uma ínfima parte do seu estado, achando-se dispersos e desvalidos, jamais contra ele deverão conspirar. Todos os demais, de um lado por não haverem sido prejudicados; de outro, preocupados em não cometer infração e receosos de que a eles advenha a mesma espoliação a que os outros foram submetidos, permanecerão quietos e cordatos. (MAQUIAVEL, 2009, p. 2).

O presente ensaio se insurge contra a situação dos que, "quietos e cordatos", permanecem mudos diante de uma Salvador espoliada. Tenta-se, aqui, explicitar como uma lei que, por princípio, no processo de planejamento urbano, deveria ser meramente complementar ao Plano Diretor da cidade acaba subvertendo o conceito de "direito de transferência de construir", regulamentado no Estatuto da Cidade, e se transformando num instrumento "legal" absurdo, que agride uma lógica urbanística duramente conquistada na cidade. O processo é deflagrado em Salvador com a instituição da Lei nº 3805, de 4.11.1987, enviada pelo executivo, que "cria a transferência do direito de construir e dá outras providências", vendo-se em dois artigos centrais – o 1º e o 5º – as contradições entre uma suposta "intenção" inicial de proteger a cidade-real e as "diretrizes" estabelecidas no Plano Diretor. Diz a Lei 3805/87, que cria a transferência do direito de construir (Transcon);

Art. 1º - Fica instituído, no Município de Salvador, o instituto Jurídico de transferência do direito de construir, para fins de preservação de áreas de interesse do patrimônio histórico, artístico, paisagístico e ecológico, implantação de infra-estrutura urbana, equipamentos urbanos ou comunitários, ou utilização pelo próprio Município, regularização de situação fundiária e formação de estoque de terrenos pelo Município.

[...]

Art. 5º - A transferência do direito de construir só será concedida após seja constatada a inexistência de prejuízos atuais ou potenciais ao patrimônio histórico, artístico, paisagístico e ao meio ambiente, respeitados os gabaritos, taxas de ocupação e recuos fixados para as diversas zonas ou setores dos locais para os quais será possível a transferência do direito de construir, bem como garantindo a não ocorrência de prejuízos aos proprietários do entorno da área objeto de adensamento.

O surpreendente: inexistente qualquer mapa apontando as áreas passíveis de aplicação do instrumento, indicando as "áreas doadoras" e as "áreas aptas a receber adensamentos", nem sequer quais as "áreas a serem protegidas". A redação é, e nunca por acaso, genérica e idealista, típica de normas em que a inaplicabilidade do princípio maior é evidente; por exemplo, quando reza: "a transferência do direito de construir só será concedida após seja constatada a inexistência de prejuízos atuais ou potenciais ao patrimônio histórico, artístico, paisagístico e ao meio ambiente [...]". (cf. Art. 1º da Lei 3805/87, da Transcon) É flagrante a fragilidade do conteúdo, diante do campo aberto às avaliações subjetivas, sem qualquer indicação operacional, objetiva, aclarando o que seja uma "inexistência de prejuízos atuais ou potenciais".

Assim, como era de se esperar, as situações absurdas emergiram, em razão dos vários tipos de interpretação possíveis de acontecer, observando-se na prática a total ineficácia da Transcon diante do que chamamos de lógica urbanística da cidade, em parte resguardada nos PDDUs anteriores (Epucs e Plandurb). Uma lógica assentada no modo de apropriação do sítio geográfico que, por um lado, é historicamente determinado pelo conjunto de ações da sociedade ao longo do tempo – articuladas aos ciclos econômicos específicos – e, por outro lado, fatores do sítio geográfico que

condicionam a estrutura física urbana expressa na forma-configuração de uma cidade singular.

Enfim, a cidade do Salvador abriga uma paisagem construída sobre um suporte geográfico único, com diferentes tipos de relevo e situações (vales, cumeadas, encostas, aterros, praias etc.), constituindo um espaço urbanístico complexo, onde a vida da população flui e acontece, nos assentamentos e bairros, da Cidade Baixa, da Cidade Alta e de suas orlas marítimas. Nesta ótica, a preservação e a apropriação das áreas históricas centrais, assim como das áreas em contato com o mar, resultam de uma herança histórica, antropológica e urbanística que demarca a própria imagem da cidade no sentido dado por Lynch (1960).

Os geógrafos costumavam classificar o sítio urbano da cidade em três grandes compartimentos: o planalto central dissecado (vales, encostas e platôs); a planície da Cidade Baixa (com vastas extensões de aterros); e a fachada atlântica, voltada para o oceano. A conurbação dos núcleos ferroviários, incorporados à malha urbana contínua e mais antiga, determina a inclusão de um quarto compartimento, também voltado para a Baía de Todos os Santos, correspondente às áreas que abrigam o Subúrbio Ferroviário e seus assentamentos urbanos. Este compartimento, a nosso ver, não pertence a nenhum dos três compartimentos anteriores.

Nestes compartimentos é onde se sucedem os lugares na sua diversidade, fazendo com que o espaço de Salvador seja específico, distinto do de outras cidades, por ocupar um sítio geográfico rico e complexo em sua forma-configuração. Portanto, desde o ponto de vista geomorfológico, de hidrografia, dos tipos de solos, do revestimento vegetal, do clima urbano e seus microclimas, tudo contribui para ir condicionando a vida urbana e a paisagem. Um espaço singular, historicamente assentado numa forte relação com o mar. A cidade vista do mar – nas visadas externas – ou ver o mar a partir da cidade – nas visadas internas – têm sido tanto uma condição como uma das marcas da lógica urbanística herdada, que a Transcon tem ajudado a destruir, inexoravelmente.

Por outro lado, o planejamento tecnocrático, fiel aliado dos interesses políticos mais pragmáticos, retoma em Salvador a velha prática de importar

<sup>1</sup> Estrutura urbana é uma categoria de análise que foi banida dos últimos Planos Diretores da Cidade, de modo superficial e sem qualquer estudo justificativo.

conceitos urbanísticos descolados das diretrizes dos antigos Planos Diretores (Epucs e Plandurb). No afã de "inovar", incorporam-se à legislação urbana instrumentos ditos "novos" – destituídos de qualquer análise crítica ou critério técnico plausível –, sem avaliar os impactos negativos sobre a cidade, suas consequências a médio e longo prazo sobre a estrutura urbana<sup>1</sup>. Neste contexto, ao final do século XX (anos 80), lastreados em bisonhos "raciocínios econômicos" e no rastro de um pensamento político ralo, neoliberal, passava-se a ideia de que aumentar os parâmetros urbanísticos que regulam a ocupação do solo, numa legislação que transgride o Plano Diretor, seria o caminho para a municipalidade gerar receitas adicionais.

Na verdade a ideia tem sua origem no conceito de "solo criado", instrumento já aplicado na Europa, Estados Unidos e Canadá. Desde a sua origem, inclusive no Brasil, sempre foi largamente entendido como:

[...] toda área edificável além do coeficiente único de aproveitamento do lote, legalmente fixado para o local. O Solo Criado será sempre um acréscimo ao direito de construir além do coeficiente básico de aproveitamento estabelecido pela lei; acima desse coeficiente, até o limite que as normas edilícias admitirem, o proprietário não terá o direito originário de construir, mas poderá adquiri-lo do Município, nas condições gerais que a lei local dispuser para a respectiva zona. (MEIRELES, 1986, p. 333)

Então, pode-se ver que o solo criado resulta da possibilidade de se criar áreas adicionais, ou "pisos artificiais", excedentes ao estabelecido como limite para uma cidade, ou zona da cidade; sob condições que em princípio caberia ao Plano Diretor definir. No contexto de uma discussão inicial, sempre foi postulado também que

A idéia do Solo Criado pressupõe a adoção de um coeficiente único de aproveitamento do solo. É partindo-se dessa idéia que se pode chegar a uma concepção de Solo Criado "strictu sensu", quando se terá que Solo Criado é o excesso de construção (piso utilizável) superior ao limite estabelecido em função do coeficiente único de aproveitamento. (LIRA, 1997, p. 180-181)

No Brasil, a concepção do "solo criado", e parte da argumentação favorável, foi montada de tal sorte que as cidades, assim procedendo, arrecadariam mais com o "excedente" acrescido ao coeficiente único, a ser pago ao município, criando um fundo para enfrentar a endêmica falta de recursos. Então, supostamente os recursos provenientes seriam aplicados em melhorias na infraestrutura urbana. Faz parte do processo a utilização do instrumento para proteger áreas do patrimônio ambiental urbano, paisagem natural ou construída, cuja demolição ou reurbanização não interessa à cidade. Esta tem sido uma concepção largamente teorizada e disseminada, mas de controle inexistente ou desconhecido no caso da cidade do Salvador. Até o presente, não se dispõe sequer de um banco de dados atualizado permanentemente, com acesso aberto ao público, de modo a permitir um controle por parte da sociedade sobre este processo de transferência do direito de construir, em especial quanto aos recursos arrecadados e em que de fato foram aplicados. Ao se reformar o PDDU (2004 e 2008), nem sequer se avaliaram os impactos da Transcon na estrutura urbana, os adensamentos, os problemas criados etc.

Ideologicamente, a postura na defesa do incremento na arrecadação tem sido um pressuposto básico, porém sem o devido controle nem comprovação empírica. Mas este ainda é o argumento legitimador do que conteria de positivo a lei da Transcon. O desdobramento prático vem produzindo uma paisagem "nova", surpreendente e destruidora de sítios paisagísticos, históricos, trechos de cidade aos quais o Art. 1º da Lei se refere, genericamente. O resultado visual, nas figuras apresentadas nesta seção, demonstra que o instrumento vem afetando e acelerando o desmonte de uma lógica urbanística conquistada a duras penas; ferindo de vez uma tradição de planejamento global – deflagrada desde o Epucs – que sempre quis a valorização do sítio geográfico, tomando-o como um suporte natural a ser ocupado, mas obedecendo a princípios e diretrizes. Também é fato que a legislação urbana anterior sempre tentou incorporar as especificidades do sítio naquilo que este possui de mais essencial em sua morfologia ou forma-configuração: cidades – baixa e alta –, orlas, platôs, vales, encostas etc.

Como especificidade do sítio, leia-se: a diversidade de uma configuração urbana imbricada naqueles macrocompartimentos geomorfológicos, que

o conhecimento geográfico e histórico já consagrou no urbanismo da cidade, aqui renomeados:

- 1º) planície da Cidade Baixa e colina do Bonfim;
- 2º) planalto dissecado e recortado por vales, encostas e platôs da Cidade Alta e do miolo;
- 3º) litoral atlântico, de relevo ondulado, suave;
- 4º) conjunto do subúrbio ferroviário.

É evidente que tanto a legislação do Epucs (anos 1940/1950), como depois a do Plandurb (anos 1970/1980), de algum modo, tentaram dar conta desta espacialidade singular, fundada numa tradição urbanística mais respeitosa ao sítio natural, cuja gênese histórica longínqua remonta ao período colonial e ao urbanismo lusitano praticado. Claro, os objetivos preservacionistas sempre incomodaram os setores especulativos do mercado imobiliário; mas como desmontá-los sem a opinião pública perceber o golpe? Maquiavel (2009, p. 84) já ensinava: "[...] existem dois modos de combater, um com as leis, outro com a força."

Cada Plano Diretor do século XX, em seu tempo e modo, tentou fixar diretrizes gerais baseadas em princípios e conceitos inerentes ao controle desta morfologia urbana peculiar; mas sempre enfrentando as resistências de setores de um mercado imobiliário ávido por transgredir os princípios de respeito ao suporte geográfico, desta "morfologia natural" entranhada no território urbano. Esta luta entre a mão livre do mercado e os técnicos independentes, infensos ao mercado, sempre esteve condicionada a se confrontar com a lógica urbanística oriunda da tradição da cidade nos planos antigos. Tradição esgarçada nos recém-aprovados PDDUs, de 2004 a 2008, por razões várias.

As normas complementares ou emendas às leis principais inerentes aos Planos Diretores, quase e sempre, buscaram mesmo foi violentar os princípios básicos instituídos pela tradição urbanística da cidade. Basta analisar a história do urbanismo moderno de Salvador, ao longo do século XX, em parte contada no livro *Formas-Urbanas, cidade-real & cidade-ideal: contribuição ao*

*estudo urbanístico de Salvador*, de 1999, fruto de uma tese de doutorado defendida na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo em 1998, para se ver alguns desmanches paisagísticos feitos pelo planejamento oficial (SAMPAIO, 1999).

No caso do Epucs, tanto a planície da Cidade Baixa quanto os vales, encostas e platôs da Cidade Alta tiveram tratamentos específicos, enquanto as primeiras e segundas quadras litorâneas voltadas para o mar tinham um controle rígido quanto ao gabarito de altura das edificações. O conceito de avenida de vale, posto por ocasião da Semana de Urbanismo de 1935, desde então abarca a noção de um espaço para abrigar a infraestrutura viária e de drenagem no fundo dos vales, num tratamento articulado à ocupação das encostas e platôs. Uma leitura do sítio articulada à morfologia urbana que Mário Leal Ferreira chamou de verde contínuo, rasgando o espaço urbanizado, sempre valorizando o meio físico-territorial. O exemplo mais marcante de respeito a esta diretriz geral é o projeto da Avenida Centenário do Prof. Diógenes Rebouças, explicitando um tempo, e também um princípio racional de ocupação humana do espaço ao longo dos vales, destinados à drenagem, à circulação, em meio ao verde contínuo. Trata-se de poética inspirada nas cidades-jardim e nos modelos espaciais das vias radiais e concêntricas.

No caso do Plandurb, persiste o conceito de avenida de vale, inclusive reaproveitado nas diretrizes das chamadas "vias transversais" postas nas áreas de expansão (da época), que articulariam – pois ainda não articulam – a orla atlântica ao subúrbio ferroviário. Tal sistema viário cortaria transversalmente as áreas do então denominado "miolo", entre a Avenida Paralela e a BR-324. No fundo, a intenção era/é articular os macrocompartimentos aludidos antes: a planície da Cidade Baixa, englobando o subúrbio ferroviário; o planalto dissecado entrecortado por vales, encostas e platôs da Cidade Alta e, também, o litoral atlântico de ocupação mais recente. A rigor, o Plandurb apenas expandia o conceito estabelecido pelo Epucs para as vias arteriais, nos vales.

A antiga diretriz do Epucs de controle da verticalização edilícia, para as primeiras e segundas quadras de frente para o mar, foi ampliada espacialmente no Plandurb através de um conceito espacial denominado *borda da cidade*<sup>2</sup>, mudado na Louos para *bordo da cidade*, incluindo todas as áreas

<sup>2</sup> Expressão mudada na Louos para "borda da cidade"; após uma querela semântica que tentava dissecar se o termo correto era *borda* ou *bordo*. Esta discussão era, no mínimo, uma grande perda de tempo.

passíveis de um contato mais direto com o mar (primeiras e segundas linhas de colinas). Da noção anterior, limitada à ideia de forma de ocupação nas quadras, evoluiu-se para um controle mais amplo envolvendo o relevo e a ocupação, ao longo da paisagem próxima ao mar. Isto exigiria, é óbvio, outros estudos de detalhe para as normas específicas complementares, apenas sugeridas no Plano Diretor, mas de fato nunca implantadas. Embora seja fato que alguns estudos importantes tenham sido feitos logo depois de encerrado o Plandurb, não, por acaso, foram os mesmos descartados na prática, tanto na aprovação de projetos quanto pela legislação complementar em ações da própria municipalidade.

Lamentavelmente, o "novo" PDDU-2004, remendado em 2008, não avançou nada no campo do desenho urbano e, perigosamente, até retrocedeu, pois abandonou os conceitos e princípios oriundos da análise do sítio geográfico, já incorporados ao urbanismo da cidade. Tudo culmina por se abrir ao livre arbítrio do mercado imobiliário muitos espaços singulares – já devidamente catalogados – que abrigam áreas sensíveis da paisagem. A Transcon tem permitido e até induzido uma renovação urbana predadora, que dilapida o patrimônio ambiental urbano, legitimando uma transferência do direito de construir – posta na lei – sabidamente feita para flexibilizar a legislação básica, e cuja contrapartida para a cidade, no mínimo, é vista como duvidosa.

Ao aceitar que os PDDUs subvertam, sem estudos ou justificativas consistentes, conceitos claros como o de borda da cidade, o de fundo de vale, ou o de ocupação em encostas íngremes, acabam jogando todos os envolvidos até aqui – urbanistas, planejadores e, sobretudo, os políticos – na vala comum dos que dilapidam uma lógica urbanística duramente conquistada no tempo. Agora, tudo se passa como se fosse possível controlar a forma-configuração da cidade-real por "macrozonas" ou por regiões administrativas (RAs), a rigor termos insuficientes, bidimensionais, descolados do sítio geográfico, retomando uma visão anacrônica de urbanismo; pois gera uma paisagem urbana "chapada", onde não se vislumbra nada em três dimensões. A paisagem é de fato omitida; talvez, para não ser lida diante do impacto negativo que reproduz, aleatoriamente, massas edificadas que poderiam estar em qualquer outra cidade ou lugar. Mas isto não acontece por acaso, é fruto de uma

intencionalidade centrada no desmonte de uma tradição urbanística que em Salvador, como no resto do Brasil, sempre incomodou e incomoda bastante alguns agentes cevados na especulação imobiliária.

Neste sentido, curiosamente, as diretrizes que regem a Transcon, em vez de se apropriarem dos conceitos já instituídos na cultura urbanística local, vão passar por cima de toda esta lógica historicamente construída e apenas considerar aspectos quantitativos dos parâmetros urbanísticos. Estes são sempre aplicados numa perspectiva zonal (no campo bidimensional), diluindo na mesmice do mercado as diretrizes mais consistentes dos "velhos" Planos Diretores, astutamente postos de lado, desconhecendo que os mesmos, ao menos, tentaram não destruir os compartimentos na sua essência, na sua diversidade morfológica.

Conceitos antigos (avenida de vale, encostas, platôs, borda da cidade e outros tantos), inerentes à leitura da paisagem urbana, estão sendo atropelados e tragados por leis tipo a da Transcon. Visivelmente, o espaço resultante chafurda na vertente de uma arquitetura vistosa, dita pós-modernista, atrelada aos interesses de um mercado imobiliário voraz, que destrói e arrasa o sítio geográfico, nivelando por baixo a cidade. Pelo alto, é fácil ver os edifícios cada vez mais verticais, que vão igualando Salvador à mesmice de São Paulo, ou Copacabana, num formato claramente articulado ao ideário de mais uma cidade gestada no pensamento neoliberal. São leis que reforçam uma *collage city* de paisagística superficial, cosmética e cenográfica, numa versão empobrecida; de uma Salvador requalificada (termo da moda), travestida numa Miami nordestina ou tupiniquim. O Corredor da Vitória é o exemplo visível, acachapante; ver as Figuras 42 a 44, a seguir. A Ladeira da Barra, vista antes deste processo, na Figura 44, mostra a dimensão do que é a lei da Transcon, aplicada, e antes de existir esta lei.

**Figura 42**

A "collage city" - verticalização da Transcon e a ocupação anterior. A falha geológica, a Gamboa de Baixo. Os planos inclinados / piers. (privados)

Fonte: Arquivo Luiz Antonio de Souza (2008)

**Figura 43**

A "collage city" - a verticalização da Transcon e a ocupação anterior. (justapostas) O tamponamento da Baía, numa vista do continente.

Fonte: Arquivo Luiz Antonio de Souza (2008)



Empreendimentos fora das diretrizes (PDDU-85)

Sítios tombados



**Figura 44**

Silhueta sem empreendimentos da Transcon. Os sítios históricos na ponta de Santo Antônio, ainda não impactados; mas um processo vertical avança sobre a Ladeira da Barra, em direção a eles

Fonte: Arquivo do autor (2003)

O direito de transferência de construir nas cidades dos países capitalistas foi pensado para proteger a paisagem urbana, evitar a demolição de prédios históricos tombados, ou simplesmente captar recursos para a municipalidade investir nos espaços públicos e na infraestrutura necessária. Isto está posto no Estatuto da Cidade, e teoricamente serviria para assegurar o direito de propriedade, sem o ônus de desapropriação do bem; mas permitindo que o direito de construir em um local possa ser transferido para outro local, mas submetido às regras urbanísticas postas na lei maior, do PDDU. Assim, a Transcon deveria ser, mas nunca foi nem ainda é, apenas um instrumento complementar ao Plano Diretor, e deveria ser um recurso a mais de política urbana, como previsto no Estatuto da Cidade, não podendo estar acima das diretrizes gerais estabelecidas para o planejamento global da cidade.

O curioso é que os "novos" PDDUs – de 2004 e 2008 – incorporaram a Transcon na sua essência, no que ela tem de pior, sem qualquer estudo que a ajustasse aos objetivos estabelecidos para o meio ambiente, o patrimônio histórico e cultural, ou na capacidade das infraestruturas existentes nos bairros, fazendo do discurso de um desenvolvimento sustentável, apenas, uma falácia a mais.

Pelo Estatuto da Cidade em vigor, cabe ao Plano Diretor definir as áreas geradoras da Transcon, bem como aquelas áreas passíveis de receber as transferências, a partir de critérios técnicos, fixando as exigências urbanísticas mínimas. Os PDDUs mais recentes apenas rompem com as Diretrizes do PDDU-85 e buscam "legitimar" uma lei equivocada, sem qualquer crítica mais consistente, sobretudo ao antigo (e único) *Estudo de imagem ambiental urbana*, de 1976, do Plandurb, trabalho que serviu de base para as diretrizes postas na legislação da cidade, depois transfigurada.

Na publicação oficial *Estatuto da Cidade; para compreender...*, pode-se ler claramente a intenção da norma geral:

O direito de transferência previsto no Plano Diretor, ou em legislação urbanística dele decorrente, só poderá ser aplicado quando o referido imóvel for considerado necessário para fins de: a) implantação de equipamentos urbanos e comunitários; b) preservação, quando o imóvel for considerado de interesse histórico, ambiental, paisagístico, social ou cultural; e c) servir a programas de regularização fundiária, urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda e habitação de interesse social. [...] Sendo parte de uma política de incentivo à preservação, tal instrumento deve ter sua adoção inserida num planejamento cuidadoso, com objetivos e metas bem definidos, e custos avaliados em função do interesse público. (OLIVEIRA, 2001, p. 34)

No caso de Salvador, os princípios ora mencionados não foram observados, nem na lei que criou a Transcon, tampouco nos PDDUs (2004 e 2008), e nem sequer tentaram vincular a aplicação do instituído aos dispositivos do Estatuto da Cidade. Isto configura, a nosso ver, uma transgressão absurda,

injustificada. Após quatro anos de elaboração, o PDDU-2004 retrocedeu, e o de 2008 dá seguimento: apenas acobertam um instituto legal danoso à cidade, como será mostrado nas figuras a seguir.

Elas evidenciam como os empreendimentos imobiliários podem impactar uma ambiência, rompendo com a silhueta da borda marítima, interferindo na paisagem natural e na construída, pelo uso irregular da Transcon.



**Figura 45**  
Silhueta da Vitória:  
ênfase no uso da Transcon.  
O impacto na  
paisagem natural é  
visível. Privilegia a  
especulação  
imobiliária, a  
segregação espacial /  
alta renda, em  
detrimento do sítio  
e da falha geológica.

Fonte: Arquivo Seplan-PMS (2003)

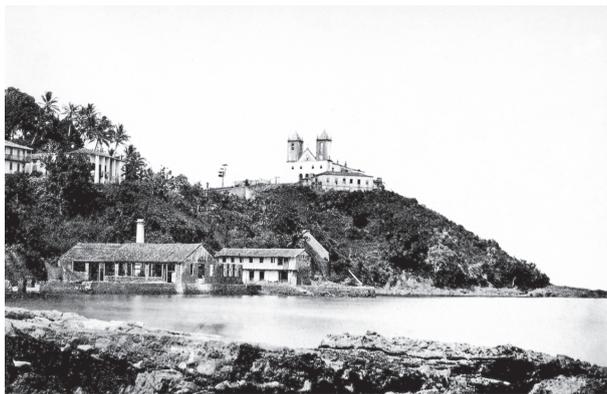
Com base nesta argumentação, podem ser montadas várias situações, em detalhe, mostrando como a área de borda marítima, em qualquer trecho sensível da cidade, pode ser impactada, repetindo o processo de ocupação já observado no Corredor da Vitória e que prossegue em direção à Ladeira da Barra (Figuras 42 a 45). Na verdade, o Plandurb, no rastro das lições herdadas da experiência do Epucs, apenas deu curso a uma tradição urbanística: de respeito à falha geológica, um espaço sensível incorporado à memória urbana. A rigor, a falha – do subúrbio ferroviário à ponta de Santo Antônio – é um daqueles trechos sensíveis da cidade: em termos de geografia, história, bem como do urbanismo, arquitetura e engenharia da cidade do Salvador.

Se concluído o processo de ocupação em curso, certamente a paisagem urbana estará irreversivelmente comprometida, o que talvez não aconteça na mesma escala em que ocorreu na Vitória. As Figuras 46 e 47 mostram a singularidade de um sítio histórico importante, uma paisagem herdada dos séculos passados. Então por que destruí-lo?



**Figura 46**  
Vista antiga da Ladeira

Fonte: FERREZ (1988)



**Figura 47**  
Vista antiga / sítio tombado

Fonte: FERREZ (1988)

As fotos do século XIX, de Ferrez (1988), mostram uma paisagem bucólica, só em parte mantida pelas lutas travadas contra o "urbanismo demolidor" durante o século XX, pois em vários momentos projetos oriundos do mercado imobiliário tentaram, e continuam tentando, destruir este sítio singular da cidade: a Ladeira da Barra e a ponta de Santo Antônio da Barra.

Daí algumas perguntas se impõem: que tipo de desenvolvimento sustentável é este posto desde o PDDU-2004? Para que manter o conceito de borda marítima se este não é utilizado para proteger a área das ações nefastas da especulação imobiliária, nem tampouco para proteger as visadas internas e externas no contato terra-mar? Tudo isto leva a crer que o início do século XXI será apenas uma reedição do que acontecia no final do século XIX e início do século XX.

Outro componente relacionado com esta fala diz respeito aos vários tipos de especulação imobiliária entranhados na economia urbana, que reproduzem situações de injustiça social, posto que os custos de urbanização (infraestruturas), oriundos de adensamentos acima da capacidade física de uma área qualquer, serão repartidos com o conjunto da sociedade, e não alcançam isoladamente este ou aquele empreendimento. Mas o que é especulação imobiliária e o que ela tem a ver com a Transcon?

O Prof. Cândido Malta C. Filho (1979) definiu especulação como todo ganho de um empreendedor que não é obtido por investimento próprio, no Seminário sobre desenvolvimento urbano, patrocinado pelo Minter/ CNPU/ Sudene/BNB. O autor mostra vários tipos de especulação imobiliária, em que todos os ganhos são derivados de:

- a) aumento do valor do imóvel decorrente de investimentos de terceiros, especialmente públicos, de governo;
- b) mudanças nas normas urbanísticas (caso da Transcon);
- c) retenção indevida de um imóvel para gerar uma escassez forçada, artificial, reduzindo a oferta em relação à procura, elevando o seu preço no mercado;
- d) descumprimento das normas edilícias, urbanísticas e ou creditícias, criando vantagens para o empreendedor clandestino em relação ao que age dentro da lei;
- e) normas fiscais e creditícias beneficiando alguns proprietários em detrimento de outros, criadas sem o objetivo de subsidiar atividades.

Pode-se inferir que, quando os governos – do município, estado ou união – mudam as leis edilícias, constroem uma obra ou põem infraestrutura e serviços numa área da cidade, esta área se valoriza, e o aumento do valor dos imóveis (inclusive terrenos vazios), nas suas imediações ou entorno, decorre desta ação ou investimento público. Mas, como a valorização é apropriada individualmente, por cada proprietário, isto provoca um tipo de

especulação imobiliária que acaba beneficiando alguns poucos com recursos pagos pelo conjunto da sociedade. O "solo criado", portanto, não deveria compactuar, mas combater este processo especulativo.

A retenção pura e simples de terrenos vazios, sem ocupação, por exemplo, ao longo do "futuro corredor metroviário", visando a uma obtenção de ganhos por conta da valorização no tempo, é uma das formas clássicas mais conhecidas de especulação imobiliária. São os chamados terrenos de engorda, que tanto prejudicam a função social da propriedade, prevista na Constituição de 1988, resultante de uma espécie de "não uso" do solo, notadamente em áreas com a infraestrutura instalada com investimento público municipal, estadual ou federal. Então, como eles podem, de forma indiscriminada, ter os benefícios da Transcon (Lei 3805/87)?

Nesta linha de raciocínio, é fácil ver que, quando o município, por qualquer motivo, altera os parâmetros do zoneamento de uso e ocupação do solo, pode valorizar ou desvalorizar as áreas afetadas, ou trechos destas, e daí acabar beneficiando ou prejudicando determinados proprietários. Quando esta valorização, excepcional e intencional, beneficia poucos em detrimento da maioria, trata-se evidentemente de uma situação típica de especulação indevida, ilegítima, e, por ser induzida pelo governo, pode e deve ser mais combatida ainda.

No caso de Salvador, a Transcon gera exatamente este tipo de situação localizada, beneficiando alguns poucos empresários, embora prejudicando a vizinhança pelos adensamentos excessivos – ao retirar visuais, gerar mais tráfego, poluição do ar (poeira, ruídos, gases etc.) – e desvalorizando os imóveis atingidos pelos impactos decorrentes dos adensamentos absurdos, permitidos desde o PDDU-2004 e agravados no PDDU-2008, em bairros e ruas já saturados. Pior, ainda, não há nenhuma garantia de que os recursos captados na operação sejam suficientes para dar conta dos problemas criados, até porque a aplicação do que é efetivamente arrecadado é pulverizada no espaço da cidade, e a escolha de uso do instituto é aleatória no território urbano, pois obedece a uma lógica de mercado. Segundo a lógica política, rala, é uma política de "gerar emprego e renda", mesmo que à custa de queda na qualidade ambiental, afetando o conjunto da sociedade.



**Figura 48**  
A paisagem urbana: após o uso da Transcon.  
O impacto na paisagem é visível.  
Iguala Salvador a qualquer outra cidade

Fonte: Arquivo Luiz Antonio de Souza (2008)

Numa cidade desprovida de transporte de massa, e onde o número de veículos cresce a uma taxa em torno de 6% (seis por cento) ao ano, com uma frota de mais de 500 (quinhentos) mil veículos a circular sobre um sistema viário inelástico – que não pode crescer na mesma razão do crescimento veicular –, é incoerente a aplicação da Transcon, tal como está ocorrendo. Neste sentido, manda a boa lógica que uma política de adensamento não deveria sobrecarregar a infraestrutura existente, e deveria ser prioritariamente usada nas áreas de expansão futura, ainda pouco adensadas, restringindo-se todos os processos de reurbanização em áreas já saturadas. A reurbanização com adensamentos só faz sentido em situações muito específicas, em áreas localizadas, por exemplo, ao longo de corredores de transporte de massa; ou em áreas decadentes, infraestruturadas, cuja reabilitação dependa de atrair investimentos privados. Portanto, a Transcon não é adequada para áreas onde o automóvel é o principal meio de locomoção e o sistema viário já está sobrecarregado.



**Figura 49**

A paisagem urbana: após o uso da Transcon. A Salvador em curso não mais se diferencia das cidades mal planejadas

Fonte: Arquivo Luiz Antonio de Souza (2008)

Ora, se a Transcon não é fruto de nenhum estudo técnico sério, nem sequer foi avaliada corretamente pelos estudos desde o PDDU-2004, a Transcon deveria ser extinta; ou, ao menos, proibida a sua aplicação nas áreas de borda marítima e nos fundos de vale. Mesmo assim, esta última condição seria apenas uma medida cautelar, pois, se quisermos preservar o que resta de paisagem herdada nos macrocompartimentos da cidade, citados no início, que se faça então um estudo rigoroso, dando curso às ideias embrionárias que constam do Epucs, seguidas daquelas apresentadas no Plandurb. Com as tecnologias informatizadas hoje disponíveis, que inexistiam antes, é possível modelar qualquer cenário futuro previsto nas leis, simulando uma paisagem virtual bastante aproximada do "real projetado". É preciso visualizar os efeitos das normas, antes mesmo da sua aplicação, para tornar visível para o cidadão comum os impactos na cidade, sem omitir as reais intenções embutidas nos Planos Diretores e nos projetos. Os Quadros 2 a 4 ilustram bem a dinâmica do uso indiscriminado do instrumento Transcon, entre 1997 e 2009, mostrando as áreas mais impactadas na cidade, vistas numa ordem decrescente.

Área / ano	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	Total	%
1. Pituba	2	3	1	5	7	14	10	15	13	23	24	25	9	151	33,7
2. Brotas		1	1	1	6	5	9	12	8	8	13	19	5	88	19,6
3. Barra				4	3	5	12	15	6	8	8	6	4	71	15,8
4. Imbuí								1	2	4	10	5	1	23	5,1
5. R. Vermelho	1			3	1	2	3	1	2	2		2	3	20	4,5
6. Itaigara			4		1		1	4	3	1		2	2	18	4,0
7. Paralela										2	7	4	1	14	3,1
8. Federação				1		2	1	2		1	4	1		12	2,7
9. J. Armação			1							3	2	3	2	11	2,5
10. Cabula										5	2	2	1	10	2,2
11. Patamares										3	1	2	1	7	1,6
12. Boca do Rio		1								1		1		3	0,7
13. Cid. Jardim				1				1	1					3	0,7
14. Pernambucoés							1			1			1	3	0,7
15. Pituçu										1		1	1	3	0,7
16. Garibaldi											2			2	0,4
17. Piatã						1			1					2	0,4
18. Stella Maris						1				1				2	0,4
19. Aflitos											1			1	0,2
20. Bonfim											1			1	0,2
21. Garcia											1			1	0,2
22. Itapuã								1						1	0,2
23. Liberdade												1		1	0,2
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>15</b>	<b>18</b>	<b>30</b>	<b>37</b>	<b>52</b>	<b>36</b>	<b>64</b>	<b>74</b>	<b>76</b>	<b>31</b>	<b>448</b>	<b>100</b>

**Quadro 2**

Transcon (1997-2009); empreendimentos x localidade/ano

Fonte: Compilado dos textos: de JESUS (2009), VERAS (2007) cf. SUCON-PMS

Para efeito de comprovação das afirmações feitas, os dados indicam as áreas da cidade afetadas pelo uso da Transcon, desde a sua instituição em 1997 até o presente. Reordenando os dados postos numa ordem que agrupa, decrescentemente, as dez áreas ou localidades mais afetadas, temos no Quadro 3 uma noção do processo de ocupação no espaço urbano.

Área	Indiv. %	% Acumulados x grupos									
		10º	9º	8º	7º	6º	5º	4º	3º	2º	1º
1. Pituba	33,7	93,2	6,8	88,5	85,8	82,7	78,7	74,2	69,1	46,7	33,7
2. Brotas	19,6										53,3
3. Barra	15,8										66,3
4. Imbuí	5,1										
5. R. Vermelho	4,5										
6. Itaigara	4,0										
7. Paralela	3,1										
8. Federação	2,7										
9. J. Armação	2,5										
10. Cabula	2,2										91,0
11. Patamares	1,6	8,0									
12. Boca do Rio	0,7										
13. Cid. Jardim	0,7										
14. Pernambucoés	0,7										
15. Pituaçu	0,7										
16. Garibaldi	0,4										
17. Piatã	0,4										
18. Stella Maris	0,4										
19. Aflitos	0,2										
20. Bonfim	0,2										
21. Garcia	0,2										
22. Itapuã	0,2										
23. Liberdade	0,2										
<b>Total</b>		<b>100 %</b>									

**Quadro 3**

Transcon (1997-2009); classificação x localidade

Fonte: Compilado dos textos de JESUS (2009), VERAS (2007) cf. SUCON-PMS

Observa-se no Quadro 3 que é notória a adoção da Transcon no período analisado (1997-2009) em áreas infraestruturadas e já adensadas, como Pituba, Brotas e Barra, respondendo por 69,1% dos empreendimentos aprovados entre 1997 e 2009, ou seja: quase um terço do total. As cinco primeiras localidades ranqueadas respondem por 78,7%, enquanto as dez primeiras chegam a 93,2% do total, conforme os dados disponíveis.

Nesta condição, das dez áreas mais afetadas, do ponto de vista urbanístico, apenas o Imbuí (5,1%), a Paralela (3,1%), o Jardim Armação (2,5%) e o Cabula (2,2%) poderiam ser vistos como áreas de expansão, com ocupações que não implicam reurbanização; as demais localidades são áreas sabidamente adensadas, de bairros mais tradicionais, cuja infraestrutura não suporta incrementos na sua ocupação, sem uma perda da qualidade ambiental. A Transcon induz um processo de "renovação urbana" danoso, que o Plandurb já denunciava nos anos 70 (ver o PDDU-85), pois se entendia como inadequado colocar em risco a paisagem preexistente e a memória urbana. Enfim, a substituição tipológica das edificações é realizada num processo de verticalização discutível, com obras destinadas pelo mercado formal apenas para os estratos de maior renda. Não era o caminho de desenvolvimento preconizado como o mais adequado a ser seguido por uma cidade que possui um patrimônio ambiental a ser preservado. O papel dos PDDUs recentes, de 2004 e 2008, também pode ser inferido na Quadro 4, a seguir.

Área / ano		Subtotal 1997-04	2005	2006	2007	2008	2009	Subtotal 2005-09	Total 1997-2009
Total	Nº	167	36	64	74	76	31	281	448
	%	37,3	8,0	14,3	16,5	17,0	6,9	62,7	100

#### Quadro 4

Síntese da Transcon x períodos (1997-2004 e 2005-2009)

Fonte: Compilado dos textos de JESUS (2009), VERAS (2007) cf. SUCON-PMS

Foram aprovados, no período de 1997 a 2004, em sete anos, 167 empreendimentos (37,3%), e, no período de 2005 a 2009, em cinco anos, 281 empreendimentos (62,7%), totalizando 448 empreendimentos imobiliários. Portanto, houve um incremento de 68,3% após a institucionalização do PDDU-

2004. Como a aprovação se deu no final do ano, os dados foram agrupados a partir de 2005 de modo a permitir a visualização pós-PDDUs. A média anual de 33,8 empreendimentos até 2004 é elevada para 56,2 empreendimentos ao ano, demonstrando que a flexibilização da legislação pelos PDDUs propiciou um incremento na adoção do instrumento denominado Transcon. É clara a manobra para beneficiar o mercado imobiliário formal, sobretudo em localidades valorizadas, ou a serem valorizadas, conforme as tabelas mostradas nesta seção.

A grande medida seria mudar radicalmente o absurdo posto no PDDU-2004, que incorporou a lógica perversa da Transcon, sem considerar os aspectos singulares da lógica urbanística da cidade, centrada na morfologia do sítio, valorizando o diálogo entre a paisagem natural e a construída. Claro, isto implica enfrentar a especulação imobiliária como algo nefasto, inclusive pelos danos que causa à economia urbana, numa perspectiva de mais longo prazo. Tudo deve ser feito de modo a não se continuar transferindo os custos de urbanização para a Prefeitura e, conseqüentemente, para os contribuintes – fato causado por alguns investidores inescrupulosos –, sempre demandados para a correção e ajustes da infraestrutura urbana. É injusto onerar todos aqueles que não usufruem dos ganhos ilegítimos de setores do mercado imobiliário.

A maioria da população nada ganha, ao contrário, perde com a especulação imobiliária proporcionada pela Transcon, pois todos sofrem as conseqüências e poucos são os benefícios. Portanto, cabe ao poder público o papel de mediador – que até o presente não desempenha de modo isento – em uma contenda que se arrasta durante anos na cidade, desqualificando-a no cenário urbanístico nacional. A complacência dos Planos Diretores recentes (2004 e 2008) diante de fato tão grave demarca esta fase absurda, de agachamento crescente do Estado diante do mercado imobiliário. A Transcon teria de ser modificada radicalmente, tanto na forma como no seu conteúdo, e nunca deveria ter sido incorporada, como o foi, de maneira absurda, nos PDDUs aprovados até aqui, após a Lei de 1987.

## *Post scriptum*

Artigo inédito, feito para ser publicado numa revista local, que não mais solicitou a encomenda. Uma interpretação óbvia, possível, é que, a publicação do artigo *A Orla em 03 dimensões*, na revista *Bahia Invest* em 2006 (reproduzido aqui numa das falas), abrigando reflexões sobre os dispositivos da Transcon, parece ter afetado os órgãos de divulgação local, cuja rejeição a qualquer análise crítica é patente, na atual conjuntura.



## 8ª FALA

# O pseudo “pós-moderno” baiano: lições de um desvio<sup>1</sup>

---

Raras vezes a reflexão sobre a arte e a cultura ocupou um lugar de tamanho relevo na cena contemporânea. Uma reviravolta que acaba trazendo a arquitetura para o primeiro plano. Hoje ela escapa do domínio magro dos especialistas, oferecendo um ponto de vista indispensável na apreciação do mundo atual. (ARANTES, 1993, p.11)

## Prefácio

No I Seminário Docomomo-Brasil, em Salvador (12-14 junho 1995), a questão do Movimento Moderno foi tratada por vários intelectuais, sendo a maioria arquitetos; portanto, ao menos em tese, os tais especialistas se fizeram representar e tentaram refletir a questão do moderno sob um olhar histórico-contemporâneo. No mínimo, o que se depreendeu do encontro é que inexistiu, de fato, uma vertente única interpretativa do que seja um moderno, hoje. Tanto que, na oportunidade, ficou clara a existência de reflexões teóricas divergentes, bem como de propostas de intervenção sobre as cidades as mais díspares em termos de arquitetura e urbanismo. Em síntese, na prática, é como se as teses de P. Geddes, C. Sitte, Le Corbusier etc. ainda fizessem eco ao lado dos discursos de Lucio Costa, Aldo Rossi, Álvaro Siza, entre outros nomes internacionais de monta.

Ao cabo das sessões, seria o caso de se ter perguntado, a nós mesmos, partindo da provocação de Otilia Arantes,

<sup>1</sup> Artigo original cf. Sampaio (1996).

<sup>2</sup> “Decorated shed”: expressão cunhada por Venturi (1972), que literalmente significa: “abrigo decorado”.

acima: o que o “domínio magro dos especialistas” oferece como ponto de vista privilegiado para refletir culturalmente esta “cena contemporânea”, na realidade Brasil?

No mínimo, como pretensos especialistas, deveríamos explicitar de modo muito próprio e peculiar a tal tensão entre “a estética e o impasse social”, que mesmo extrapolando o campo arquitetônico poderia contribuir no campo da reflexão, pela práxis, tentando armar um outro lado da equação, agora partindo do nível local, pois, como atestou Arantes, sua análise está muito centrada no âmbito internacional, enquanto “[...] o problema só estará completo quando abordar o envelhecimento (e seus corolários) do Movimento Moderno na periferia, de cuja modernização interrompida foi o comentário cultural mais acabado.” (ARANTES, 1993, p. 12).

Ora, no Nordeste, Salvador é uma periferia peculiar, pois, além de primeira cidade e capital do país, continua, por isto mesmo, sendo repositório de um acervo arquitetônico e urbanístico que beira quatro séculos e meio. Entretanto, a sua produção arquitetônica contemporânea tem sido caixa de ressonância de tendências e manifestações, e, se não reflete uma coerência teórica ou traços de erudição, serve muito bem de campo para uma reflexão cultural, naquilo que se expressa como relações de uma “ideologia arquitetônica”: moderna ou “pós”.

Neste viés, tal como diz Arantes (1993), é na metrópole moderna que se dá essa disciplina tátil do olhar, e portanto é na arquitetura da cidade que se encontra a matriz dessa civilização do simulacro, mas também só pela crítica desta condição é que se pode extrair algum antídoto às “teorias” alienantes e inconsistentes que buscam, exasperadamente, legitimar os desvios ideológicos nas práticas dos arquitetos.

De resto, Salvador é apenas um caso, entre outros, que ratifica a existência de uma “lógica cultural dominante”, já analisada por Jameson (1985), que exhibe a tal “falta de profundidade da teoria contemporânea”, um “senso histórico enfraquecido” que nem as novas tecnologias vinculadas ao “sistema econômico mundial” conseguem evitar, pois alimentam uma produção “esquizofrênica” no meio das chamadas artes seculares. Isto posto, como abertura, sugere apenas um ponto de partida para se olhar os “decorated sheds” baianos<sup>2</sup>, entre outros possíveis, é claro.

## Pressupostos ou marco de referência

De início, alguns pressupostos gerais podem esclarecer o eixo da questão levantada sobre o que se denomina aqui de pseudo pós-moderno baiano. Não por acaso, o termo “pós-moderno” está aspeado; isto se dá por duas razões: primeira, esta condição “pós” vem sendo tratada por autores como Lyotard (1986), Habermas (1993), Harvey (1993), Connor (1993), Foster (1985) e Kaplan (1993) e reflete um “mal-estar” em vários campos da produção cultural, de cuja tensão resultou uma ampla produção teórica que abrange tanto os engajados, como os críticos desta postura; segunda, as aspas sinalizam para uma visão hoje compartilhada por muitos, rejeitando enquadrar a perplexidade atual como pós-moderna (aqui sem as aspas do título), pois “a crítica do contemporâneo não supera estruturalmente a situação precedente.” (KAPLAN, 1993, p. 11-12). No caso baiano, tudo leva a crer nesta segunda ordem de explicação, fonte da argumentação a seguir.

Isto não entra em desacordo com a ideia de que o momento histórico atual é singular, considerando-se que nele o contexto cultural sofre mutações estéticas na produção e na recepção de “novas formas”, aparentemente (leia-se: superficialmente) contrapondo-se aos valores e paradigmas oriundos da tradição modernista. Com efeito, firma-se aqui a postura daqueles que veem no discurso crítico a possibilidade de explicitar a posição incômoda inerente à cidade de onde se vai falar. Isto significa, aqui e agora, tanto um lugar – Salvador – como também a posição teórica da reflexão, a exemplo daquilo que os arquitetos chamam “partido” no projeto de arquitetura ou urbanismo. A posição, ou partido, é a mesma já firmada por Harvey (1993, p. 111) quando diz: “Também concluo que há mais continuidade – do que diferença – entre a ampla história do modernismo e o movimento denominado pós-modernismo [...]”. A rigor, na arquitetura, tais manifestações se distinguem mais pela aparência, pois estruturalmente pertencem às contradições de um movimento em curso, cuja base de explicação se dá no âmbito da produção, da circulação e do consumo no capitalismo.

Por outro lado, o pensamento modernista no urbano se expressa aqui pela vertente de base “progressista”, conceituada por Choay (1970) como

<sup>3</sup> O título original do livro de Harvey (1993) é *The Condition of Postmodernity*, e o título original do livro de Lyotard (1986) é *La Condition Postmoderne*. Não por acaso, Jameson (1985) vai falar de *Postmodernism and Consumer Society*. Assim, posmodernidade, posmoderno e posmodernismo podem significar diferentes posições teóricas e conceituais sobre a tal condição “pós” na contemporaneidade.

uma das ramas do tronco mais vasto do moderno propriamente dito. Melhor dizendo, o movimento moderno não é tratado nem visto como um bloco monolítico de pensamento e de práticas sobre a cidade, e sempre abrigou múltiplas vertentes no seu interior, inclusive aquelas que se contrapõem aos “progressistas”, como a dos “culturalistas”, e até mesmo aquelas outras classificadas como “sem modelos”, que são igualmente modernas. Desde o ponto de vista espacial até o estético-formal, tudo o que é moderno não se resume numa única vertente, embora se possa reconhecer no Brasil uma certa hegemonia “progressista” desde o pós-guerra.

Nesta ótica, a intervenção moderna sobre a cidade possui estatutos teóricos bastante díspares; desde Toni Garnier, Frank L. Wright, Le Corbusier, Milijutini etc. (arquitetos), até Marx & Engels, Patrick Geddes, Ebenezer Howard etc. (não-arquitetos). Mesmo entre os arquitetos, os estatutos teóricos não se equivalem; por isto, entender a arquitetura e o urbanismo na fase moderna como um corpo de doutrina fechado é uma simplificação exagerada que não corresponde às práticas. A mesma coisa pode-se dizer das vertentes do tal “pós-moderno”, ou pós-modernismo, como parece mais adequado nominar a questão no presente<sup>3</sup>.

Neste viés, toma-se a modernidade no sentido de Idade Moderna, em contraposição à Idade Média, ou seja, uma nova forma de pensamento e de visão de mundo, iniciada no Renascimento, mas cuja gestação se dá entre os séculos XVI e XVII, alcançando o Iluminismo do século XVIII.

Já o moderno (do latim *modernus*) é um termo cuja gênese vem de “modo”, recentemente – agora mesmo – apropriado como aquilo que expressa uma oposição ao tradicional, ao antigo, enfim, ao dogma e à verdade estabelecida sem verificação científica, tal como se assentava a ordem medieval e o pensamento escolástico. A nova ordem, a moderna, assentar-se-á na razão e no papel do sujeito como parte da história, distinguindo-se vertentes filosóficas na relação homem-natureza, ou então na relação de transformação da natureza pela sociedade.

Assim, embora pertencendo à modernidade, o que se chama de modernismo não é aquele movimento maior há pouco referido, mas um “corpo de doutrina” que defende a renovação do pensamento instrumental

assentada em dois eixos básicos: primeiro, na ideia de progresso, e segundo na de ruptura com a tradição. Trata-se de um movimento iniciado no final do século XIX e intensificado no início do século XX. A Semana de Arte Moderna de 22, em nível nacional, e a Semana de Urbanismo de 1935 (na Bahia) são exemplos desta reação ao tradicionalismo, nas artes e no urbanismo, respectivamente.

Do ponto de vista do pós-modernismo, a questão também não é tão simples, pois se trata de uma produção diversificada e plural, emergida de várias ramas. No caso da arquitetura norte-americana, McLeod (1990) observa dois entendimentos: o primeiro, aquele fruto de rejeição aos constituintes formais e sociais do movimento moderno, desembocando numa produção historicista, via de regra assentada no neoclassicismo; e o segundo, aquele que celebra e postula a desintegração de qualquer possibilidade de comunicação ou consenso, levando a arquitetura a abdicar de qualquer significado<sup>4</sup>. Um é apegado ao historicismo, outro à abstração formal, no âmbito da composição arquitetônica. Tal digressão faz sentido para ancorar o discurso crítico sobre Salvador na contemporaneidade. Discussões teórico-filosóficas à parte, passemos às práticas que é de onde se deve refletir e teorizar as coisas da cidade-real, onde acontece a “cena contemporânea” sob o “domínio magro dos especialistas”.

<sup>4</sup> A autora critica posturas que, de modo consciente ou não, rejeitam na arquitetura a visão de Habermas (1981) baseada numa teoria do consenso, visando ao processo de comunicação social.

## O pseudo pós-moderno baiano

Salvador hoje vive sob a égide de várias produções arquitetônicas; tanto se faz um viés historicista retrógrado buscando fonte de inspiração no neoclassicismo vulgar, como também se vê um neocolonial fingindo um cenário de “estilo *retro*” em residências de luxo, hotéis, *villages*, condomínios horizontais e verticais para a classe média alta e, mais recentemente, no interior e exterior de *shopping centers*, a exemplo de um divulgado pela mídia a ser implantado no “Parque Atlântico” (ex-Aeroclube), dando um toque colonial a um “projeto progressista” selecionado em Concurso Público com amplo patrocínio do IAB-BA. A própria sede do Conselho Regional de Engenharia

<sup>5</sup> O conceito de “discurso vazio” é o mesmo aplicado a qualquer narrativa que signifique “falácia” (inverdade) e possua apenas a função ideológica de difundir crenças e valores que falseiam a visão da realidade: na ciência, na política, nas artes etc.

e Arquitetura-Bahia (Crea-BA) é um exemplo paradigmático, pois o projeto selecionado em concurso foi preterido, e construído outro na tal linha “retrô” aludida, sem qualquer relação com especialistas, a academia, ou a mídia local.

Esta iminente “pelourização” da cidade do Salvador já impregna a paisagem urbana de um “historicismo” anacrônico, que vai do Parque de Abaeté ao Farol da Barra, do interior ao exterior das edificações, como se os signos do Pelourinho, recentemente restaurado, tivessem de espoucar aleatoriamente em cada canto da cidade, como um fantasma onipresente e prepotente que “envelhece” e ao mesmo tempo “moderniza” a imagem da Salvador contemporânea, para gáudio de um passado que não mais existe, e contraditoriamente realimenta a ideia de uma modernidade, vesga e caolha, num discurso urbano vazio de conteúdo<sup>5</sup>.

De outro lado, persiste uma produção ainda lecorbusiana, agora “não progressista” e de “não ruptura” com o passado, baseada em tecnologias contemporâneas e procedimentos comuns – aço, alumínio, fibra de vidro etc. – reelaborados sob os mesmos desvios dos modernistas. São desvios de toda ordem, mas a intenção velada talvez seja criar um “*neointernacional style*”, em que o “*revival*” acontece dando ênfase a um esteticismo gratuito e homogeneizador da produção arquitetônica, não se distinguindo o que se faz em Miami, do que se faz em São Paulo ou em Salvador.

Enfim, a noção de “lugar” perde sentido na produção do espaço urbano, e tanto faz uma cidade nos trópicos ou nas regiões frias, ou mesmo no sul ou no norte, no oriente ou no ocidente, o arquiteto guia-se pelo desejo narcísico de re-produzir algo similar ao que o “irmão do norte” ou “o do sul” foi capaz de fazer, isto quando o devaneio não descamba para o “*non sense*” na relação entre edifício e contexto (região, cidade, bairro etc.), como se verá a seguir.

Os exemplares reproduzem-se ora em caixas de vidro (“*glass box*”) ora em paralelepípedos coloridos, fraudando a velha ideia de “fachada livre” dos anos 1930, invertendo sua lógica inicial, pois, sendo agora apenas uma ação decorativa, dilui a tal “liberdade criativa”: numa cópia ou pasticho de outros tempos ou lugares. É possível ver, ao longo das avenidas de vale, edifícios com pilotis e “fachadas livres” hipercoloridas, num cenário-colagem típico de cida-

des norte-americanas assentadas naquela condição já descrita por McLeod (1990), analisando coisas feitas há dez, vinte anos no exterior e que se reproduzem agora na Bahia, tanto em bairros tradicionais como em novos. McLeod fala da “era Reagan”; os ingleses, da “era Thatcher”; e nós? da “era Collor”, já finda, ou só de uma fase “collorida”?

Também é possível ver a mistura das duas posturas, fachadas de vidro e frontões gregos, colunatas com capitéis (dóricos, jônicos, coríntios), feitos de concreto ou gesso (já existem até pré-fabricados), imitando cenários teatrais, adornando acessos, marcando ou fazendo contraponto com os ziguezagues das “gregas” sugerindo “fachadas postiças” de toda ordem<sup>6</sup>. Aí não se distingue um edifício residencial de outro comercial, um apart-hotel de um motel etc.; aliás, o que menos importa é denotar as funções-primeiras, explorando a ambiguidade da “forma-moda” como função-segunda, como diria Umberto Eco.

De qualquer modo alguma coisa os liga como tentativa de dissolução do significado na obra de arquitetura. Em Salvador, tal dissolução reduz o ofício do arquiteto engajado a uma atuação na esfera da forma como aparência, restrita à superfície das fachadas (e telhados) como um problema de artes plásticas. É o velho “*Beaux-Arts*” redivivo, cuja rejeição à tradição modernista se afirma no caso baiano, não por um corpo teórico ou doutrinário negando o modernismo pela crítica aos seus desvios, mas sim assumindo o próprio desvio modernista no que ele incorporou de mais superficial e retrógrado: a tentativa de criar um “estilo” anárquico e descompromissado, sem qualquer objetivo social ou vínculo com a cidade em termos urbanísticos. Ora, isto muitos modernistas pioneiros já tinham feito com nossas cidades sem qualquer melhoria de qualidade no ambiente urbano.

Os prejuízos de tal postura não se restringem à cidade enquanto objeto construído, já alcançam a academia e a formação de jovens arquitetos, na medida em que se vê legitimada por alguns “teóricos” do devaneio, que, na incapacidade momentânea de ver as coisas para além das aparências e da superfície, tomam o sucesso efêmero alcançado na mídia por alguns (e são sempre alguns, nunca todos) como pseudoverdade reveladora de novos tempos, capazes de batizar “novas teorias”(?) sobre a cultura urbana.

<sup>6</sup> A expressão “fachada postiça” simboliza a pouca relação entre a superfície (o “peeling”) e o espaço interno, e, no limite, a feitura não passa de uma transposição superficial de revistas que divulgam os “edifícios da moda”. Tal como na costura, tenta-se, no “pré-a-porter” baiano, imitar traços da “alta-costura”, supostamente elitizando o consumo tupiniquim pela cosmética urbana.

<sup>7</sup> Peter Eisenman é um arquiteto inglês, que postula uma nova arquitetura desconstrutivista, cujas ideias se baseiam no pensamento “pós-estruturalista” do filósofo francês Derridá. Fala da arquitetura do “não-lugar”.

<sup>8</sup> “Visagem” é um termo nordestino que significa “fantasma” ou “espírito”; algo do além.

<sup>9</sup> Ver especialmente quando o autor revê a tríade vitruviana nos princípios: “*firmitas*, *comoditas* e *voluptas*” ler- segurança, comodidade e prazer (beleza).

Pergunta-se, então: que novos tempos são esses? se apenas estão assentados no pasticho e na preguiça intelectual que repete e macaqueia com trejeitos baianos a dança dos teóricos da “dissolução do significado” das coisas. Aqui o Derridá não lido ou o Peter Eisenman<sup>7</sup> mal digerido não legitimam o contorcionismo teórico destes homens de sucesso internacional, mas na prática alguns iminentes arquitetos baianos demonstram que ainda somos escravos de um pensamento colonial, qual seja: o antigo desejo luso de reproduzir a metrópole do além-mar na Bahia de Todos os Santos.

Por outro lado, a ininterrupta carnavalização sonora de Salvador, hoje exportada no campo da música de entretenimento, pode ser vista na arquitetura e no urbanismo como um espelho invertido, ou seja, reproduz-se não o toque do tambor afro com a guitarra elétrica, mas as formas do passado colonial e da arquitetura “pós-moderna” dos países ricos, de maneira acrítica e despreocupada, sem se dar conta de que num primeiro impacto isto emudeceu a academia, e na segunda onda se esvai no sucesso fácil pela banalização do cotidiano, repetindo ambientes lúgubres – sem iluminação nem ventilação adequadas – como os casarões do Pelourinho, cuja tipologia a ser preservada só se explica num contexto colonial. Não faz sentido copiar o passado ou então dar continuidade ao desvio modernista, em que se revive o deslumbramento dos espaços envidraçados, voltados para norte, sul, leste ou oeste, requerendo para a correção dos ambientes uma climatização artificial, custosa e consumidora de energia, cada vez mais escassa no Nordeste. Ou seja, os equívocos modernistas ainda são “visagens”<sup>8</sup> não exorcizadas pelos arquitetos da “*griffe*” deste pseudoestilo: o da “fachada postiça”, não custa repetir, uma espécie de “*decorated shed*” baiano.

Enfim, confirmado na Bahia não o fim da história do moderno ou do modernismo, mas apenas sua esperta continuidade, e é aí onde o desvio principal se embasa, na suposição de que o arquiteto atuando, e mal, apenas num dos vértices do triângulo vitruviano (*firmitas*, *utilitas* e *venustas*) alcançará pelo novo cenário-colagem de “belas fachadas” uma nova arquitetura. Ora, há muito se sabe pela mão de Kant que beleza não é sinônimo de bondade, e desde Alberti (1991), no século XV, que o prazer estético não resolve as necessidades utilitárias ou ambientais em qualquer escala, do edifício à cidade<sup>9</sup>.

Contraditoriamente, o estilo aqui denominado ironicamente de “fachada postiza”, colorida ou não, limita-se a apor sobre velhas soluções de cunho modernista, superfícies simplórias desarticuladas do contexto urbano (meio físico, bairros, vias, espaços públicos etc.), criando, pela cenografia imposta, um “velho-novo” urbanismo: o do *“laissez-faire”*. Trata-se de um urbanismo calcado na complacência do poder público, que já não se limita a desregular o território continental, pois o mercado imobiliário ameaça invadir as águas da Baía de Todos os Santos. As últimas pressões da iniciativa privada e o desaparecimento institucional apontam nesta direção, pois nem as Leis do Plano Diretor e as complementares vêm sendo obedecidas integralmente na aprovação dos projetos.

É um urbanismo que se articula a interesses velados, no qual se confunde o público com o privado, o meio físico natural com o direito de construir sobre o mar, o interesse localizado da especulação em setores específicos com os interesses da economia urbana vista como um todo. Aquí, marinas, aterros, turismo e quejandos, de uma parte que são (e apenas isto), viram o todo no processo mais amplo de uma possível “geração de emprego e renda”. Ambientalismos à parte, esta é uma questão econômica e de direito urbano que grava o urbanismo e o planejamento de forma indelével, pois, consumada a primeira violação, tudo poderá tornar-se uma prática irreversível: quando a arquitetura comercial acaba comandando o urbanismo e não o contrário, como deveria ser numa cidade civilizada, onde tais embates devem se dar às claras, sem acordos feitos à socapa, nos gabinetes.

Por outro lado, construir dunas artificiais no Parque do Aeroclub (hoje Parque Atlântico) não mais sugere uma suposta “recomposição ambiental”, mas simplesmente serve para camuflar a massa de um *“shopping”* de traço neocolonial à beira-mar, reproduzindo um modelo histórico de ocupação predatória já conhecido desde as prerrogativas do Barra Vento, Clube Espanhol, Clube Português, Esporte Clube Bahia, Churrascaria Rodeio, hotéis, apart-hotéis etc. Tudo se transforma numa paisagem especulativa de sentido social duvidoso, mas, tal como uma Miami esteticamente mal reproduzida na linha abaixo do Equador, fixa-se o lugar onde tudo é permissível. O sertão pode não virar mar, porém, certamente, o mar vai virar sertão: árido e envelhecido, ou, melhor dizendo, envilecido nos interesses em jogo.

Nem é preciso falar das “favelas de praia”, digo, das barracas de praia e sua lógica de reprodução equivocada e mal controlada, ali onde supostamente se atende ao desejo de “infraestruturar” as praias, mas na verdade se acaba privatizando o espaço público sem qualquer retorno digno deste nome: econômico, social ou estético. A favelização da praia é comercial, e sua arquitetura com certeza não é “pós”, mas é “antimoderna”, porque anti-higiênica e insalubre, apontando uma regressão ao século XIX, com seu ar fétido, águas servidas a céu aberto etc.

Diriam os teóricos da condição “pós” (qualquer coisa): “é proibido proibir”, pois o efêmero é o eterno lugar da mutação, e o feio é apenas o belo supostamente visto de outro ângulo. Mas, se o “gosto não se discute” do ponto de vista do prazer individual, do deleite e da fruição, a forma urbana do ponto de vista ético possui uma estética que é produto coletivo, e isto culturalmente implica outras questões:

- a) históricas, no campo da memória urbana;
- b) antropológicas, na relação homem-espaço apropriado e percebido;
- c) ambientais, na relação homem-natureza etc.

Se a favelização das praias não chega a ser uma produção arquitetônica “*ipse litere*”, mas um produto comercial “*pop*” mal conduzido, voltemos à “arquitetura erudita”, como eixo desta análise, que não pretende ser “*pop*” ou “*folk*”. A “fachada postiça” de (alguns) iminentes arquitetos locais sugere:

- a) uma pilhagem da história pela vulgarização de signos, em total desacordo com a preservação da memória urbana num patamar mais elevado de discussão;
- b) um desvirtuamento da imagem da cidade em termos de orientabilidade, identidade, legibilidade, confundindo a leitura do espaço percebido; e
- c) uma desqualificação do ambiente construído, como *habitat* artificializado assentado nos falsos valores do mercado e sua mão, agora in-visível.

A nossa história não possui como referência a Las Vegas teorizada por Roberto Venturi (1972), mas sim Lisboa e a cultura lusa, embora se saiba que a colônia nunca escolhe o colonizador, e hoje os tempos são outros.

Pode-se ainda arguir que, do ponto de vista da continuidade modernista, o pseudo pós-moderno baiano ainda usa os cinco princípios do Le Corbusier: estrutura independente, pilotis vazados (cada vez mais camuflados, adornados com volumes que sacam, arcadas, malhas espaciais de alumínio que se projetam etc.), às vezes tetos ajardinados, bem como “plantas livres” (paredes móveis) e “fachadas livres”. A rigor, o único diferencial em relação aos cinco princípios do arquiteto suíço-francês é uma exacerbada decoração nas “fachadas livres”, camuflando tudo o que está por trás, buscando diferenciação cada vez mais difícil na caótica paisagem urbana resultante. O edifício vira “palavra” desarticulada do discurso urbano e constitui-se num erro de sintaxe, cujo choque, intencionalmente, reflete um “palavrão”, via de regra beirando a obscenidade.

Eis a diferença básica: no moderno, a forma não é vista como aparência – superfície aposta ao edifício –, mas “[...] como resultado de preocupações estruturais e funcionais, ou como uma expressão de *zeitgeist* da era da máquina [...]” (McLEOD, 1990, p. 6). No pseudo- “pós-moderno” baiano, a forma é um faz-de-conta que imprime um vocabulário desconexo num discurso urbano vazio.

Assim, esse *esprit retro* baiano subverte o tal *l’esprit nouveaux* de Le Corbusier, num processo inesgotável de macaquear as metrópoles do mundo, espelhando na composição arquitetônica um agachamento cultural que nem sequer se nivela ao que se deu no Brasil Colônia, pois ali o arquiteto luso enviado por El Rei, ao menos, tinha como argumento o fato de não ser baiano, e sendo colonizador já trazia prontas “traças e mostras” para adaptar ao sítio do que seria a Lisboa das Américas. Na maioria das vezes, uma adaptação feita de modo competente, valorizando o sítio geográfico na implantação das igrejas, fortes, praças etc., ao contrário do *laissez-faire* contemporâneo, cujo valor intrínseco é o da troca, como vil mercadoria, pois culturalmente vale tanto quanto uma xerox mal feita de um original roto e gasto, visto e revisto nos desvios modernistas europeus e norte-americanos, desde os anos 60.

## Algumas lições do desvio

Que lições se podem extrair desta questão?

Se das guerras e catástrofes se extraem lições, da Bahia contemporânea, no mínimo, três lições importantes ficam:

- a) do desvio e suas causas;
- b) da forma urbana como aparência;
- c) da pseudorruptura com a tradição modernista.

O desvio decorre da postura típica de quem “subtrai fraudulentamente” de outrem princípios, e os subverte baseado não numa nova concepção teórica de arquitetura e urbanismo, mas simplesmente para se destacar no jogo de imagens da mídia atrelada aos interesses do mercado imobiliário, apresentando como novidade um velho princípio modernista: o da “fachada livre”, agora numa roupagem mais extravagante de fácil reprodução compositiva, uma espécie de moda tipo *prêt-à-porter*, sem densidade ou profundidade, como já assinalou Jameson (1985).

O desvio modernista se dá ainda pela “não ruptura” com os princípios modernistas (Le Corbusier), mas pela banalização de um dos princípios, o que propunha o termo “livre” não no sentido de desarticular o interior com o exterior, mas na suposição de melhor resolver a questão da insolação e ventilação dos edifícios de acordo com a região, o clima, a orientação, as visuais de dentro para fora etc. O desvio baiano está exatamente em anular tal “liberdade” em nome de uma licenciosidade formal descolada do contexto histórico, físico e cultural da cidade, que desde Alberti (séc. XV) é visto como condicionante dos espaços edificados internos e externos. A carnavalização das fachadas não liberta nada, pelo contrário, escraviza o ato criativo num autêntico *laissez-faire* urbano, num “vale-tudo”, num “aqui e agora”, úteis àqueles setores do mercado imobiliário mais retrógrados, ávidos por impactos mercadológicos e não pela comodidade, conforto ambiental ou preservação e reforço da morfologia urbana como identidade do bairro ou da rua dos quais faz parte a edificação.

Evidentemente, a causa articula-se ao lucro fácil e volátil, nunca vem de uma elaboração estética ou formal com o mínimo de reflexão teórica, considerando o contexto urbano como produto cultural. Enfim, a arquitetura da “fachada postiça” é mais uma mercadoria e comporta-se como qualquer objeto industrializado para o consumo. A regra é “inovar”, mesmo que só na aparência, pelo tratamento da superfície, daí: “fachada postiça”, transformada em “forma-moda”, descolada de qualquer compromisso ético-estético na construção do ambiente urbano.

Não custa repetir, igualmente postiços são os invólucros das geladeiras, dos vídeos, das TVs, dos automóveis, enfim, de qualquer equipamento industrial; hoje, muito mais que ontem, buscando se remoçar a cada ano por força da competitividade no mercado, e de um *design* de superfície sem vínculos com o significado das coisas. Na superficialidade do efêmero o do ficcional, o que se busca ali é esconder a realidade concreta que lhe sustém, pois, na “arte” de fazer mercadorias para o consumismo, a forma se expressa é pelos desvios, camuflando o real, simulando ser uma coisa que de fato não é (BAUDRILLARD, 1968, 1981).

Outra lição a se extrair da forma trabalhada como moda é que, na lógica das classes sociais, tal formulação emerge de uma cultura de consumo numa sociedade mediatizada por valores, em que o “estilo” é sempre algo variável no tempo, alcançando os hábitos, os costumes e o gosto das pessoas. Nisto, a *griffe* da moda equivale na arquitetura à própria imagem do arquiteto-de-superfície, para quem, tal como políticos, empresários e artistas, o sucesso depende mais de frequentar a mídia, veiculando coisas, impondo-se não pela razão do argumento, mas prevalecendo uma espécie de realidade virtual que as “obras” insinuam.

Numa sociedade de massas, o consumismo inerente às roupas, eletrodomésticos, carros, alimentação etc. alcança a arquitetura, cuja definição mais simplista e alienada seria aquela já cunhada por Roberto Venturi (1972), nos anos 60, de que “arquitetura é um abrigo decorado” [sic]. No caso, a decoração acaba extrapolando o espaço privado (interior) e alcança as fachadas (exterior), onde o *peeling* aleatório e apelativo se configura como uma ilusão (Kant) cenográfica, onde o que importa é o efeito, o impacto, o rótulo ... nunca o conteúdo.

<sup>10</sup> O autor recusa-se, neste breve artigo, a admitir uma “última lição”, pois muita coisa ainda poderá e deverá ser dita sobre tal desvio baiano. Inicia-se aqui um debate e, por certo, a última lição está por vir, depois desta provocação inicial.

Simular o colonial ou o neoclássico, ideologicamente, funciona para o mercado como venda fraudulenta da imagem de uma aristocracia inexistente, de uma realeza ou nobreza perdida, mas posta ao alcance do bolso e da vista nas “fachadas postiças”. Já simular o novo equivale a pegar fragmentos de um *high-tech* tupiniquim, e vender a imagem da segurança privada aliada a uma “qualidade total” rediviva nos tais “edifícios inteligentes”. Mas, a rigor, nem a banalização da história (historicismo) nem os edifícios *high-tech*, disseminados como moda ou novo estilo de vida, asseguram de per si que os arquitetos sejam de fato tão inteligentes no sentido de estarem preparados teoricamente para a reflexão de suas práticas. Embora não se negue inteligência na “arte” de fazer ou ganhar dinheiro, tanto que parte do sucesso na mídia é diretamente proporcional a esse grau de acerto, via de regra patrocinado por grandes empresas cujos negócios dependem da *griffe* do estilista.

Onde então existe ruptura com a tradição modernista?<sup>10</sup>

Em quase nada do ponto de vista econômico ou no ato de se lixar para a história; mas, se alguma fissura existe, está na falta de pudor, no agachamento ante as tais “regras do mercado”. Ali onde a tal mão invisível de Adam Smith regula a demanda e o consumo, agora estes não são mais baseados apenas na lei da oferta e da procura, mas mediatizados pela imagem falsa, na ficção do produto, que tanto pode olhar para trás (estilo retrô) como para frente (estilo *high-tech*), aprofundando a perda de autonomia da consciência do arquiteto e do consumidor na relação com a realidade construída.

No caso do arquiteto se estabelece uma relação alienada (Marx) e no do consumidor, uma relação assentada na ilusão (Kant), ambas aprofundando o fosso entre arquitetura, urbanismo e a realidade concreta, aquela fruto do trabalho humano-social, tornando o exercício profissional uma mera reprodução ideológica do sistema econômico e do poder no exercício de dominação, refletida no achatamento cultural da sociedade.

Neste caso, imagem e imaginação se fundem para recriar na Bahia um estilo pseudo- “pós-moderno”, cujo desvelamento aqui é parcial, mas necessário para se iniciar um percurso reflexivo cujo interesse é desmontar o “jogo

de aparências” em que está assentada a crítica da razão ante o “elogio do efêmero”. Cada vez mais presente na academia, em grande parte alienada do mundo real e do seu papel histórico, que não pode limitar-se a ser o de formadora de mão-de-obra para um mercado ilusório e de ilusões.

Tal desmonte não se dá por acaso, decorre, sim, do “mal-estar” resultante da análise da realidade concreta e, no caso da arquitetura baiana, passa por um falso saber cuja crise não provém das meta-narrativas, como teorizou Lyotard (1989) em sua “condição pós-moderna”, mas da suposta liberdade de uma arquitetura vista como “arte”, condenada a ser apenas mais um “jogo de linguagem”, vazio, inconsistente, embora espertamente comercializada como mais um produto exótico “*made in Bahia*”, já denominada por alguns como “*axé architecture*”, neologismo tomado por empréstimo da não menos comercial “*axé music*”, que faz muito sucesso na carnavalização do país.

Qual a penúltima lição a extrair deste desvio baiano?

É uma lição sobre a ética, nas duas dimensões necessárias que o caso requer: a dimensão pública e a particular, no exercício profissional. Do ponto de vista do espaço público, a questão é se o arquiteto, no seu individualismo narcísico, egocêntrico, tem o direito de em nome de uma “liberdade criativa” sair pela cidade afora destruindo preexistências, mesmo que recolhendo, nos fragmentos de uma história pilhada, as imagens que lhe dão prazer (ou só lucro?). Daí resultam de duas reflexões: a) a cidade é um produto coletivo, portanto, culturalmente, deveria prevalecer o sentido social deste produto e não a afirmação do ego criador individualizado; b) a morfologia urbana, mesmo com as falhas normativas vigentes, possui regras estabelecidas ao longo de sua história, e a subversão aleatória pura e simples de tais institutos, em nome de qualquer outra coisa, é algo tão discutível quanto a abominável “censura formal”, baseada no gosto dos indivíduos (incluindo-se aí arquitetos) no âmbito da recepção estética. Nisto a censura estética é descartável, mas nunca o é a crítica tenaz aos desvios éticos e estéticos.

Do ponto de vista do exercício profissional e sua ética, qual o direito que tem um arquiteto de ir além de seus próprios projetos e alterar a obra de outrem, por exemplo: encamisando com uma “fachada postiça” um edifício moderno, cuja autoria não lhe pertence, escudado no desvio aludido que se

nominou de pseudo pós-moderno baiano? São obras como as de Hélio Duarte (Instituto Baiano de Tisiologia – o antigo IBIT), nos anos 50; Diógenes Rebouças (TV Itapoã, Super-Mercado do Chame-Chame e Estádio Otávio Mangabeira), nos anos 60 e 70, e tantos outros, que pela cidade afora estão sendo objeto de intervenções calamitosas. Não mais se contentando com o “urbanismo demolidor”, nem satisfeitos nas suas viagens e devaneios, os pseudo-“pós-modernos” baianos entendem como justo: “pelourizar” a cidade e os bairros novos, incrustando nas fachadas modernistas dos anos 50/60 traços antigos, e, pior, revivem um *neointernational style* de duvidosa contemporaneidade. Tristes lições ou “tristes trópicos”? Talvez e apenas: “TRISTES-PÓS”, que de fato nem baianos são, mas cujo desvio quase tudo alcança e leva de roldão, incluindo-se aí as obras públicas, os órgãos de classe (reguladores da ética) e uma academia muda pela ausência de reflexão.

## Posfácio

No caso baiano, o valor e a variedade do gosto eclético não se tornam suspeitos porque foram cooptados pelo mercado, tal como aconteceu com o pós-modernismo norte-americano já analisado por McLeod (1990, p. 13), pois simplesmente o pseudo pós-moderno baiano já aparece geneticamente imbricado como coisa do próprio mercado. Neste sentido, a tal alusão historicista baiana nem sequer parece nostálgica – talvez por ser máscara pareça carnavalesca –, pois demonstra um primarismo que, se por um lado muitas vezes é hilariante, por outro lado registra a negação da própria história da Cidade-real.

Ainda pode ser reflexo desta condição uma dificuldade momentânea de enquadrar a maioria da produção baiana em qualquer uma das seis “posturas” já alinhadas por Montaner (1993, p. 18):

- a) *Revival*;
- b) Contextualismo;
- c) Ecletismo;
- d) Arquitetura como Obra de Arte;

- e) Nova Abstração Formal e
- f) Alta Tecnologia.

Por quê?

Seguindo a classificação de Montaner (1993), para a segunda metade do século XX, tanto o *revival* como o ecletismo, embora aconteçam aqui, podem misturar-se e gerar uma terceira coisa, híbrida, que, quando radicalizada no âmbito da “fachada postiça”, sugere o tal “jogo de formas abstratas”, mas, contraditoriamente, não postula aquela nova abstração formal – a exemplo da obra de Peter Eisenman – na vertente deconstrutivista ou derrideana (Derridá). O primarismo formal, conquanto resvale no abstrato pelo grafismo na superfície, não possui a densidade espacial requerida para constituir algo totalmente novo, naquilo que Argan (1961) já denominou como arquitetura de determinação (“determina” inovações), em oposição à arquitetura de representação (voltada para “representar”).

Em síntese, inexistente arquitetura de inovação no pseudo pós-moderno baiano, pois este não rejeita o que lhe é dado, seja pelo “historicismo” caolho, seja pelo “modernismo” calcado nos princípios lecorbusianos travestidos de outras roupagens. Assim, fica em xeque a própria arquitetura de representação – rediviva no neoclássico ou no neocolonial –, na medida em que a superfície da “fachada postiça” se constitui numa caixa vazia, superpondo uma caixa cheia, cuja relação, se existe, é aquela de repetir exatamente como *peeling* o primarismo espacial da caixa cheia que lhe serve de base, estruturalmente concebida nos princípios modernistas. As plantas e o partido tipológico são tão convencionais e mal resolvidos como qualquer edifício rotineiramente construído sem pretensão artística.

Em muitos casos, a hibridez formal sugere não uma representação, mas talvez a encenação de um corpo vazio, em cores trabalhadas num geometrismo abstrato repetindo “gregas” por sobre um volume duro, à moda de um paralelepípedo. É fácil ver que inexistente preocupação deconstrutivista do ponto de vista filosófico ou têmporo-espacial, mas apenas se reproduz um desvio modernista na vã tentativa de se re-criar “estilos”, sempre no nível do lote segregado e descolado da malha urbana.

Evidentemente a arquitetura moderna na sua gênese nunca pretendeu isto, embora historicamente o mercado, desde o pós-guerra, ao cooptar os modernos canônicos, vem transformando-os em *griffe*, de modo que o *merchandising* veicula um suposto novo-estilo. Tal fato se repete também com “pós-modernos” pelo mundo afora. Por que haveria de ser diferente no Brasil, e muito menos na Bahia?

Esta possibilidade aponta para uma questão crucial da “forma-moda” na produção arquitetônica atual, como algo atrelado à própria lógica do consumo e da “cultura do gosto” (JAMESON, 1985, p. 111-125). Mas, nos limites deste percurso, por certo é impossível aprofundar tudo, embora seja importante reter algumas coisas das lições tiradas do desvio, que sugerem futuros aprofundamentos. Assim, dois desdobramentos são inevitáveis:

1º) se a tal condição “pós-industrial” é o que possibilita deslocar o pensamento humano para uma visão “pós-estruturalista” ou “pós-humanista”, e não estando a Bahia nesta condição – pois no máximo aqui se exercita um capitalismo tardio, mais concentrado no entorno de Salvador –, como se pode enquadrar tais manifestações como “pós-modernas”?

2º) não sendo possível enquadrá-las como coisas totalmente “antimodernas” ou do “folclore”, nem *pop*, posto que sobrevivem sob o estatuto modernista lecorbusiano aliado ao mercado, o que seriam tais arquiteturas do ponto de vista cultural?

Mesmo que não se acatem integralmente os argumentos postos, nominando tal manifestação concreta – intensa e supérflua – com o simbólico e irônico apelido de pseudo pós-moderno baiano, é possível concordar com Harvey (1993, p. 83), quando diz: “[...] O Problema é que o gosto está longe de ser uma categoria estática. O capital simbólico só se mantém como capital na medida em que os caprichos da moda o sustentam [...]”. Assim sendo, é preciso que as pesquisas sobre o contemporâneo se voltem para esta “cultura do gosto”, desmontando o jogo estabelecido entre os arquitetos engajados e parte da mídia que os legitima como “formadores do gosto”,

numa luta que deve ser travada também no âmbito da formação de opinião, como maneira de desmitificar os desvios culturais inerentes à acumulação capitalista. Urge retomar a razão crítica no combate à ilusão (kantiana) e à alienação (marxiana) que grassam na arquitetura e no urbanismo na Bahia, como amostra do país globalizado.

Por outro lado, mas no mesmo sentido, paradoxalmente, o pseudo pós-moderno local, sem ser inovador e sem pretender alcançar o hermetismo formal dos desconstrutivistas, aproxima-se do mesmo na escala urbanística, na medida em que uma das suas consequências é, de fato, a negação do contexto urbano. Assim, a teoria do “regionalismo crítico” de um Frampton (1993) ali não encontra guarida, pois os arquitetos baianos engajados nas práticas aludidas não são afeitos a qualquer tipo de resistência à “cultura do gosto” e suas nefastas consequências culturais, niveladoras, simplificadoras e subservientes aos desígnios do capital em sua lógica de reprodução. Por isto mesmo, retomam a ideia do edifício como um objeto isolado, coisa enterrada nos Ciams, e se inserem acriticamente na fragmentação do contexto urbano, atrelada à lógica de um processo de acumulação que ajuda a “segmentar mercados” e, portanto, privilegia na extravagância estética o choque formal, como maneira de diferenciar/atender à “cultura do gosto”, dirigida a cada público, conforme a renda e as aspirações ideológicas. Pouco importa que o resultado seja “esquizofrênico”, como assinalou Jameson (1985).

Em síntese, teoricamente existe um fosso nítido e claro entre desconstrutivismo e o pseudo-“pós-moderno” baiano, mas na prática o resultado urbanístico, até certo ponto, os coloca em patamares muito próximos, na medida em que ambos contrastam radicalmente com o tecido urbano preexistente. Entre as diferentes intenções e o gesto, existe um abismo aberto às interpretações.

A esta altura, é possível ver e até concluir que outra forma de requalificar o debate é não insistir nesta questão de “moderno” *versus* “pós-moderno”; pois, como já foi dito por muitos, o que existe é “arquitetura bem-feita ou malfeita”, para não se cair na tentação do “fim-do-fim”, e no jogo que postula a “arquitetura como discurso independente”, autônomo. (EISEMANN, 1993)



## 9ª FALA

# Planejamento & forma urbana: notícias do pseudo pós-moderno baiano<sup>1</sup>

---

O VII Encontro da Anpur parece um evento adequado para apresentar as cinco falas (aqui renomeadas para “cinco pontos”)<sup>2</sup> em que se pretende ressuscitar o debate na academia muda, provocando os teóricos engajados no pseudo pós-moderno baiano e/ou brasileiro a se posicionar.

### 1º ponto: a crise da modernidade

É comum em qualquer discurso sobre o contemporâneo se falar da “crise da modernidade” e, por consequência, estabelecer como algo “politicamente incorreto” qualquer referência a categorias como sujeito, consciência, razão etc., provocando mal-estar nos teóricos engajados ou cooptados pelos novos modos de olhar e de falar sobre a realidade atual. Realidade que não mais se explicaria ou se guiaria pelos paradigmas do moderno, mas cujo processo ainda nos concerne, tornando “quase impossível ser moderno nestes novos tempos”<sup>3</sup>, levando parte da intelectualidade a compar-

<sup>1</sup> Artigo original cf. Sampaio (1997).

<sup>2</sup> A substituição da palavra “fala” por “ponto” não altera o texto original, serve apenas para não se confundir com os demais capítulos, também denominados de “falas”.

<sup>3</sup> Frase sintetizada por Gomes (1993).

tilhar de alternativas “a-modernas”, “não modernas”, ou, para aqueles mais afeitos às vanguardas: mergulhar na condição “pós-moderna” de modo acrítico, como algo irreversível, irrefutável.

Tudo se passa como se de repente o “espírito da época”, ao rejeitar um código de comunicação anteriormente aceito, tomasse a língua moderna incômoda a ponto de conferir o *status* de “politicamente incorreta” qualquer referência às categorias modernas de pensar, ver e interpretar o mundo. Assim, articular a cidade e suas arquiteturas ao modo de produção, à circulação, às trocas e ao consumo passou a ser para muitos intelectuais algo incorreto ou no mínimo desatualizado, pois o “fim-de-tudo” – incluindo história, razão instrumental, consciência etc. – anuncia que o “pensamento da emancipação” (e os princípios do Iluminismo) é um discurso que não satisfaz à ânsia de se constituir a “filosofia da diferença”, expurgando da língua contemporânea conceitos e categorias universalizantes, re-arrumando os discursos sobre a realidade numa espécie de “língua privada”, em que cada autor exercita um contorcionismo teórico que mistura Foucault, Derridá, Deleuze, Bachelard, Lacan, entre outros (EISENMAN, 1993). Nas “teorias” recentes sobre o contemporâneo, isto parece claro, e a tal revisão do moderno acaba confrontando-se com a própria “questão da modernidade”, que também pode ser feita de outra maneira, tal como viu Umberto Eco (apud GOMES, 1993, p. 100):

[...] fazer progredir o pensamento não significa necessariamente rejeitar o passado: às vezes significa revisitá-lo, não apenas para entender o que efetivamente foi dito, mas o que poderia ter sido dito, ou, pelo menos, o que se poderia dizer atualmente (talvez só atualmente) ao reler tudo o que havia sido dito antes.

Assim, a tal crise da modernidade não raro se confunde com a própria crítica da historiografia moderna, fundamentada na razão e na análise rigorosa dos processos históricos, naquilo que o nosso tempo permite desvelar como “forças essenciais da realidade”, que impulsiona o “progresso”, os sentidos de “ordem” e “desordem” inerentes à lógica do processo de acumulação capitalista. Claro, o *ratio* da questão urbana e do urbanismo na tal crise

da modernidade não se explica pelo irracionalismo ou no pessimismo de Schopenhauer, muito menos no nihilismo de Nietzsche, embora sua crítica ao espírito “apolíneo” – assentado na ordem, na harmonia e na razão da cultura ocidental –, de fato, expresse um constrangimento ao tal espírito “dionisíaco”, representado pelo sentimento, pela ação e, sobretudo, pela emoção inerente às artes em geral.

Contudo, se do ponto de vista filosófico a crítica cáustica e radical aos valores e condutas, na cultura ocidental, pode ser vista como uma atividade necessária ao desmonte da “razão instrumental”, e suas mazelas, como esfera de coerção sobre a espontaneidade da natureza humana naquilo que se expressa pelo ângulo poético ou criativo; isto não se configura como a legitimação capaz de validar a transmutação de todos os valores inerentes à vida moderna, e contemporânea, aí incluídos o urbanismo e o planejamento, numa visão crítica.

A rigor, se o século XIX e o século XX podem ainda ser vistos e lidos como um processo, nada mais adequado que entender a crítica da racionalidade como algo imbricado no domínio e no controle do real; metodicamente vistos como questão da modernidade, que não estão fora dela, mas, pelo contrário, se refletem nos produtos e nas formas de ver e pensar que se assentam num eixo que se vem constituindo numa espécie de “[...] ‘Escola Histórica’, com Vico, com Herder e Kant e, enfim, com Hegel, mediante o qual se conquista o século XIX com Marx” (GOMES, 1993, p. 100). Por aí se vê que o tal historicismo moderno nunca foi monolítico, e muito menos que o método de ler e pensar o moderno e suas mutações não possa ser relativizado e circunscrito a cada época (recorte temporal), enquadrando-o na história como um processo dinâmico. Nisto, a civilização – e sua crítica – não se reduz à racionalidade técnica, limitada às regras e cálculos, em que os entes (seres humanos) são meros instrumentos sufocados por um cotidiano que se esvai num real de sentido duvidoso, indeterminado; e por isto as ações (planos, projetos etc.) não possuem qualquer significado relevante, em que o sentido social deva necessariamente se esfumar na “cultura do gosto”, determinada pela mão in-visível do mercado, sem qualquer compromisso ético com a história da cidade-real. Esta é uma fala de saída.

## 2º ponto: do “pós-moderno” e seus desdobramentos

Desde o Renascimento, a “racionalização do mundo” coincide com a construção de uma visão eurocêntrica em que “civilização” corresponde a uma cultura europeizada, branca e não por acaso vincada no domínio de territórios ditos não civilizados; isto coincide também com a construção de uma “consciência moderna” centrada na razão e no sujeito, na qual a meta do poder político e econômico sempre foi a globalização. Nisto, a autonomia do homem na modernidade dependeu sempre do modo de “desencantar” o mundo, onde a magia e o mistério que compunham a realidade medieval deveriam ser desmitificadas como processos ilusórios e alienantes da consciência humana, e, por outro lado, também de ações institucionais legitimando novos valores e práticas.

A ilusão (kantiana) e a alienação (marxiana) vão compor o quadro crítico que permite reinterpretar o mundo e certas consequências da modernidade por sobre a história materializada. Assim, a compreensão teórica da sociedade – um termo tão genérico quanto civilização –, ou melhor, dos estados modernos, vai ultrapassar a visão antiga, sincrônica (linear), até alcançar um olhar diacrônico (não linear) em que as várias modalidades de história que retêm “passado-presente-futuro” podem ser explicadas não mais como uma sucessão de eventos numa perspectiva determinista, mas como eventos cujos nexos estão baseados em estruturações, reestruturações, desestruturações etc., contemplando ruptura no seu interior, em que as “crises” fazem parte do *script* e não são reduzidas a acontecimentos fortuitos, aleatórios, destituídos de qualquer explicação lógica.

A fadiga do “pensamento moderno” não tem sido algo distante de uma certa incompreensão das “crises” inerentes ao processo de acumulação capitalista, nem da persistência da “dúvida hiperbólica” – desde Descartes, passando por Kant, Hegel e Marx –, pois é a dúvida sistemática o que propicia releituras não só do pensamento moderno, como das razões pelas quais os saberes postulam “fins” e “começos” de várias coisas, em diferentes épocas e lugares.

Assim, o correto é falar de várias racionalidades, de diferentes culturas, das possíveis vertentes teóricas que constituem o moderno, ou, melhor ain-

da: dos vários modernos. Nisto, o tal homem moderno, como indivíduo universal, é tão somente uma abstração, e a própria crítica no interior do pensamento moderno aponta as razões de sua própria crise: a negação da luta de classes na formação da sociedade moderna.

De resto, tentar demarcar rigidamente o “fim do moderno”, ou o início do “pós-moderno”, parece uma atitude baseada numa concepção simplificadora para confundir coisas, falseando o próprio mundo e sua leitura, notadamente quando se confunde o “discurso” ideológico sobre as coisas como se fosse a realidade em si.

Os esquemas discursivos do pensamento ocidental giram em torno de modelos, de categorias e de linguagens que circunscrevem a experiência humana no mundo real. Entretanto, criticar esta experiência significa, antes de tudo, buscar sua significação nas práticas e não se bastar no vocabulário discursivo, pois este resulta de construções fora dos limites individuais que se articulam ao modo como as palavras são manejadas, nem sempre fiel aos conceitos e seus postulados, de modo a legitimar ou desqualificar as ações no campo social. Por isto, nem todo mundo pode dizer tudo, e alguns *experts* buscam circunscrever sua própria linguagem a um universo particular de reconhecimento, como campo interdito a outros não afeitos ao “saber” pretensamente verdadeiro. Da religião à ciência é o que se vê, em ambas palavras podem ou não ser ditas, num confronto entre diferentes modos de sentir e falar sobre a realidade, que a rigor, ideologicamente, servem ao jogo entre dominantes e dominados, desde Marx e Webber.

Talvez, por isto, a palavra “pós-moderno” possua hoje tantos significados e represente tantas coisas díspares, caracterizando uma condição em que a pluralidade das manifestações culturais artísticas e tecnológicas cobre um espectro tão amplo e polifônico, que tende,

[...] por conseguinte, a criar a falsa impressão de unidade e uniformidade do moderno. O que finda por fazer com que não se compreenda bem o moderno, portanto, a que não se compreenda a novidade da nossa época que se constitui em face daquilo que imagina e pensa ser a modernidade. (GOMES, 1993, p. 109).

<sup>4</sup> “Reificação” vem do latim (*res*=coisa), aqui usada no sentido de coisificação, como uma espécie de representação figurada de algo “alienado”, que escapa do seu próprio controle, transformando-se numa “coisa autônoma”, ou supostamente autônoma.

Assim, rejeita-se na arquitetura “pós” o urbanismo e o planejamento moderno, sem se explicitar de qual moderno se fala.

Então, o “pós-moderno” pode ser tantas coisas quantos possam ser os ângulos ou pontos de vista de onde se constrói a tal visão de modernidade e de moderno. Por isto a palavra “pós-moderno” aparece entre aspas, anunciando que, do lugar de onde se fala – da cidade do Salvador, na Bahia –, o espectro da modernidade ronda a sua história de um modo peculiar. Portanto, o mal-estar dos tempos atuais não se explica etimologicamente pelo prefixo “pós”, naquilo que reduz o mundo contemporâneo a um termo cada vez mais carregado de urna ideologia homogeneizante, globalizada, que pouco explica a experiência vivida e refletida na cidade-real, embora possua grande ressonância em determinados setores da academia, na mídia e nos circuitos intelectuais mais afeitos a incorporar os novíssimos termos da moda vindos dos países centrais, hegemônicos, diluindo tudo em velhas/novas formas de ver, pensar e agir. Qualquer semelhança com a ideia weberiana de “dominação” não é mera coincidência, ou acaso, é evidência.

### 3º ponto: do “fim-de-tudo” ao “pós-tudo”

A questão do “fim do mundo” na perspectiva religiosa é antiga, adviria de uma total des-regulação dos valores morais mundanos, que acarretaria, por consequência, um re-encontro do homem com a dimensão divina. Na visão não religiosa contemporânea, a “reificação” de tudo<sup>4</sup> implica uma espécie de prelúdio do apocalipse do mundo dito moderno; e, portanto, é preciso dar um “fim” a tudo que diga respeito à tradição do moderno, tal como o moderno (ou certo moderno) deu “fim” à tradição do antigo modo de vida feudal, escravagista, assentado no poder discricionário do rei ou imperador. Nisto, as “palavras de ordem” não mais se restringem aos estreitos limites da militância político-partidária, alcançam o fanatismo religioso e também os saberes assentados em ideologias que não aprofundam os conceitos, pois estas sobrevivem é do empobrecimento destes, “reificando” palavras da moda como imagens de uma suposta meta-verdade.

Esta fadiga de tudo se reproduz em “novíssimos” livros ou artigos anunciando sempre o “fim” de alguma coisa, ao tempo em que o tal novo sentimento ou “mal-estar” se realiza num “pós-tudo”, em que tudo é antigo, portanto passado e ultrapassado, mesmo que presentificado, banalizando a problematização da própria história enquanto processo social de conhecimento.

Sintetizando: várias teorias do “pós” são como construções necessárias à afirmação do ego sobre a realidade, e não mais servem de desvelamento do mundo real.

Não por acaso qualquer tradição moderna é dada como incapaz de alcançar o real, seja no campo interpretativo, seja no campo propositivo, pois estaria relacionada com a tal visão linear, positiva e evolucionista que caracteriza os antigos modos narrativos de ver a história; enquanto a condição “pós-moderna” é assentada na emoção do efêmero, na teatralidade e nas imagens do espetacular. Baseia-se na retórica como discurso persuasivo, libertando o sujeito da causalidade inerente à lógica cartesiana que instrumentou grande parte do pensamento moderno, contemporâneo.

A dialética, os paradoxos, os discursos feitos por oposição de contrários passam a ser incômodos, pois a questão da “filosofia da diferença” é outra: os contrários podem coexistir, pois a lógica que busca explicar as causas e daí extrair o seu antídoto, na verdade, é dada como superada e “politicamente incorreta”, radicalizando o princípio da alteridade, da posição do outro. Na prática, o *laissez-faire* que alcança o pensamento também, de algum modo, desregula momentaneamente – acredita-se – a ética; pois, à medida que o vale-tudo (filosófico) atinge o comportamento no cotidiano das pessoas, vão-se substituindo as teorias, as ideologias, a fé nas instituições (existentes ou projetadas), por uma descrença generalizada em tudo – da ciência às artes –, instaurando teoricamente uma espécie de território onde

[...] os indivíduos tornam-se social e moralmente supérfluos, Eles nada valem como cidadãos, ou pessoas que têm responsabilidades. As pessoas lançadas neste fosso moral passam a descrença nas leis, valores e regras éticas, e os cidadãos amargos preenchem o vazio produzido por esta descrença com uma moral cínica. (COSTA, 1994, p. 10)

<sup>5</sup> Para uma crítica substantiva a tais pensadores franceses, ver Benoit (1995).

O exemplo ora apresentado não quer dizer que o atual pensamento filosófico tenha só como princípio básico uma “razão cínica”, mas, como tudo pouco elaborado e mal digerido, na prática resulta numa apreensão a mais. Isso porque, além de desqualificar a história como algo construído por sujeitos, não reconhece para estes qualquer papel relevante nos rumos da própria história, também vista como coisa indeterminada, não tendo mais por que se ater a categorias de uma razão posta em dúvida como eixo de interpretação do mundo atual, agora tido e chamado de “pós-moderno”.

Curiosamente, até a democracia, um regime que por definição admite politicamente a posição de contrários no “jogo do poder”, é dada como morta. O francês Michel Mafesoli, no rastro de outros autores “pós-modernos”, produziu um artigo *O fim do ideal democrático*, no qual não só aponta, sem maior indignação, um esmaecimento do ideal democrático, como anuncia a emergência de uma “comunidade do sentimento”. Ou seja, esvai-se o contrato social e entra a força do sentir, do prazer. Não por acaso, seu conterrâneo Jean Baudrillard já havia produzido outro ensaio, denominado *A sombra das maiorias silenciosas (o fim do social e o surgimento das massas)*, e tal como Mafesoli vai buscar na física, e não nas ciências sociais, a explicação das coisas, criando “belas falações” de impacto e imagens que alimentam a tal “maquinaria pós-moderna”, mas cuja evidência não vai além de comparar a configuração das massas e apontá-las como coisas idênticas aos “buracos negros”, a “sepulcros estelares”, anunciando nesta desafiante configuração do “não sentido que representam” uma verdadeira revolução para o “processo de conhecimento tradicional”<sup>5</sup>.

São formas de pensar que anunciam uma diluição ou até o desaparecimento do social, o fim da democracia, anunciadas por uma recorrência ao paradigma físico. Assim, de analogia em analogia, de metáfora em metáfora, vai-se atalhando a história da realidade social contemporânea, ao tempo em que a tal “comunidade do sentimento”, não mais restrita às categorias de análise assentadas na razão, busca esfumar as categorias modernas de pensar o social.

## 4º ponto: do formalismo na cidade-capitalista

Uma das características mais marcantes da Cidade Moderna capitalista contemporânea é o formalismo, expresso de várias maneiras. Desde a ideologia do movimento moderno na arquitetura e no urbanismo, a imaginação utópica dos arquitetos tem sido impregnada por alta dose de idealismo filossófico, buscando conceber formas arquitetônicas de cidades-ideais, ora pelo traço de configurações espaciais voltadas para o progresso material da sociedade industrial (Ville Radieuse; Le Corbusier), ora na tentativa de ruralizar o urbano (Broadacre City; Wright), ora pelo desejo de via tecnologia transformar o meio urbano num objeto técnico, preciso, rigoroso (as tecnotopias, ou utopias tecnológicas; Friedman, Tange, Maymont etc.), entre outras manifestações modernas mais marcantes.

Desde ali, a tal tensão entre “estética e impasse social” recoloca em questão não só os rumos dos princípios modernistas no pós-guerra, mas sobretudo seu envelhecimento e possíveis desvios nas práticas, seja no mundo desenvolvido seja no mundo subdesenvolvido, onde as ressonâncias das “teorias” e práticas do urbanismo põem em xeque o “sentido social” da arquitetura e da forma urbana nas cidades. (SAMPAIO, 1995).

Tal tensão no universo de Salvador reflete contradições específicas locais, mas articuladas, a nosso ver, ao jogo mais amplo do próprio desenvolvimento capitalista globalizado, e como este se reproduz nesta periferia peculiar (SAMPAIO, 1996b), nordestina, cujos reais desvios não escapam àquilo que Arantes (1993) provocativamente nominou de “domínio magro dos especialistas”<sup>6</sup>.

Se a ideologia arquitetônica moderna ou “pós” não dá conta das questões sociais postas na pragmática da gestão da cidade contemporânea, como tratar sua articulação com a tal “crise do planejamento urbano” na sua forma institucional contemporânea enquanto papel do Estado? Neste sentido, para entender as “notícias do pseudo-pós-moderno baiano”, não basta enunciá-las e discorrer sobre a estética hipercolorida dos volumes primários de base, é preciso mais, daí retomemos Galiano (1981), quando num texto culto e brilhante nos fala de “Arquitetura de papel, papel de arquitetura. A nova velha síntese do classicismo pós-moderno”, constatando que:

<sup>6</sup> A questão posta por Arantes (1993, p. 10), ponto de partida da nossa reflexão, era: “Raras vezes a reflexão sobre a arte e a cultura ocupou um lugar de tamanho relevo na cena contemporânea. Uma reviravolta que acaba trazendo a arquitetura para o primeiro plano. Hoje ela escapa ao domínio magro dos especialistas, oferecendo um ponto de vista indispensável na apreciação do mundo atual.”

[...] O mundo material resulta, para os “novos intelectuais” engendrados pela crise, algo imperdoável vulgar e vagamente passado de moda. O simples atrevimento de mencionar o tempo e a circunstância do seu parto coletivo por uma sociedade grávida com premonições sinistras é já, para eles, definitivamente intolerável. E no entanto, desse parto falaremos. (GALLIANO, 1981, p. 2)

Mas o universo de Galiano (1981) é o da Europa do final dos anos 70, início dos anos 80; entretanto, na Bahia dos anos 90, tudo se passa como se o seu olhar arguto dali estivesse a perscrutar e registrar coisas tais como:

[...] após travessas andanças e corridas das últimas décadas pelos variados e ferozes campos da cibernética e da sociologia, os arquitetos retiram-se hoje prudentemente aos seus quartéis de inverno, esperando sobreviver à glaciação política e econômica no retiro doméstico das suas guaridas disciplinares. (GALLIANO, 1981, p. 1)

Arantes (1993) assinala que, em ambos os lados do Atlântico, propõe-se como tarefa do momento “desenvolver a arquitetura a partir da arquitetura” (Rossi *dixit*) ou, como nas palavras de Peter Einseman, explorar a natureza da forma arquitetônica através de uma arquitetura denominada *Cardboard Architecture*, que vai pôr em xeque a própria realidade do entorno físico.

Não é preciso ir muito longe para se extrair daí dois tipos de desdobramentos:

- a) primeiro, tudo isto coincide com a crise política do Estado moderno, imbricada na crise econômica mundial, recolocando antigas questões sobre os limites do planejamento urbano no capitalismo, agora supostamente livre do fantasma do socialismo como alternativa viável;
- b) segundo, é notório o enfraquecimento do planejamento urbano dito interdisciplinar como um instrumento técnico auxiliar dos processos decisórios na gestão da cidade capitalista contemporânea.

Neste sentido, o mal-estar “pós-moderno” como mera e simples rejeição do paradigma moderno ou, melhor dizendo, modernista, na verdade reflete – pelo menos entre os arquitetos baianos, e brasileiros – uma profunda ignorância da história crítica do chamado movimento moderno, já que agora a sedução intelectual dos projetistas se volta ora para um historicismo caolho do tipo neocolonial ou neoclássico, ora para o abstracionismo formal de caixas hipercoloridas, cujo único rigor é uma acentuada preferência formal pelo *décor*, como aparência. Portanto, a “teoria” que embala os novos intelectuais engendrados pela crise desconhece e oportunistamente omite as razões de como o mundo material se constitui no tempo, considerando, não custa repetir que espaço-tempo são coisas indissociáveis na produção e no consumo do meio urbano.

A forma urbana como aparência investe-se e reveste-se de uma intenção mercantil óbvia: se tomar objeto de troca como coisa, mercadoria descartável no tempo. Neste sentido, a forma urbana vai sendo reduzida à sua aparência, seja no âmbito do projeto de arquitetura ou de urbanismo, seja como obra de consumo mediatizada pelo mercado imobiliário, como coisas indissociáveis, e acaba demonstrando que a tal “cena contemporânea” na periferia, além de continuar a tradição modernista que desconsiderava a cidade preexistente como realidade urbanística, avança no sentido de materializar na arquitetura da cidade atual o reflexo da “civilização do simulacro”, onde a forma-moda dissimula e apaga qualquer vestígio da forma-conteúdo.

Não por acaso o tal “mal-estar” contemporâneo grassa na arquitetura, no urbanismo, no planejamento urbano, e isto equivale a dizer: das teorias às práticas inexistente consenso. Assim, tanto se fala de um “mal-estar na modernidade”, como de um “mal-estar no pós-modernismo”, levando o “tal discurso magro dos especialistas”, sejam eles arquitetos, urbanistas ou planejadores, à necessidade de reflexões que ultrapassem o mero campo disciplinar ou até interdisciplinar, alcançando o “discurso filosófico” como talvez o último recurso reflexivo válido capaz de desvelar a questão deste mal-estar. Isto explica o porquê de os filósofos tentarem pela arquitetura refletir a cultura de cada tempo.

<sup>7</sup> Fala-se aqui da noção de “planejamento urbano” como instrumento auxiliar dos processos decisórios no âmbito do aparelho de Estado, onde aos projetos antecederiam os planos, as políticas, os programas.

Logo, a tensão entre “estética e impasse social”, sobretudo nos países subdesenvolvidos, não pode ser desvelada sem a ajuda da ética, sobretudo no sentido social da produção arquitetônica contemporânea, que, entre nós, passa pela constatação de que ela tem sido caixa de ressonância de tendências e manifestações que, se não refletem uma coerência teórica ou traços de erudição, servem muito bem de campo para uma reflexão cultural. Sobre tudo naquilo que se expressa como relações de uma ideologia arquitetônica: moderna ou dita “pós-moderna”.

Tanto faz. Arquitetura, urbanismo, planejamento, possuem traços ideológicos claramente articulados à lógica de dominação, do poder.

Extrai-se daí: as aspas do pseudo pós-moderno são provocativas e vêm do pressuposto de que as notícias da arquitetura e do urbanismo na Bahia demonstram que o conceito de pós-modernidade (pós-moderno ou pós-modernismo) soa falso e não se aplica à análise da realidade atual. Nem sequer é preciso recorrer a Habermas (1993) e seu *Discurso filosófico da modernidade* para entender tal questão, bastando retomar Harvey (1993) quando afirma, e também conclui, que há mais continuidade do que diferença entre a ampla história do modernismo e o movimento denominado pós-modernismo.

Então o tal “pós-moderno” baiano é falso e apenas dá seguimento, prossegue e aprofunda uma crise já vivida pelo próprio movimento moderno. Como? Em três pontos básicos: primeiro, na dificuldade de se estabelecer nexos entre a arquitetura materializada e os planos urbanísticos; segundo, na tendência da tradição arquitetônica de privilegiar a aparência formal – o *décor* – como canal de comunicação/expressão estética; terceiro, na radicalização da obra isolada, vista como desejo narcísico submetido tanto ao devaneio da “obra de arte” como aos caprichos de um mercado ávido por introduzir “novidades” no cenário urbano, visando a uma produção segmentada conforme mercados consumidores.

Do primeiro ponto (arquitetura e planejamento urbano), o pseudo pós-moderno revela algumas características importantes:

- a) a arquitetura não decorre de um processo racional-técnico como decorre o “planejamento urbano”<sup>7</sup>, no seu conceito moderno, embora a arquitetura derive de ações institucionais (de governo) ou comerciais

- (do mercado imobiliário), que buscam desde os anos 60/70 otimizar a imagem de uma “nova Bahia” ou de uma “grande Salvador” num movimento amplo em que as “arquiteturas do poder”, como imagem e mito, fixam as novas localizações, os novos valores para o solo urbano, assegurando inversões públicas em infraestruturas capazes de realimentar a expansão urbana (CORDIVIOLA, 1996);
- b) as novas localizações, tais como Centro Administrativo da Bahia, Subcentro Iguatemi, ou bairros como Pituba, Itaigara, Patamares, entre outros, caracterizam este movimento, sendo que, a rigor, quando o “planejamento urbano” estatal chega, é tão somente para legislar, regulamentar e fixar parâmetros para um processo em curso, numa espécie de regulação *a posteriori*;
- c) o planejamento físico *a posteriori* caracteriza uma situação *sui generis*, à qual o modernismo também não conseguiu fazer frente, qual seja, a de nunca se antecipar aos processos, de tal modo que as arquiteturas individuais, isoladas, não caracterizassem apenas obras de exceção, de imagem do poder político ou econômico, mas sinalizassem as prioridades supostamente legitimadoras do “sentido social” das ações públicas e privadas. Do Epucs ao Plandurb foi isso o que se viu e é o que se vê. (SAMPAIO, 1991)

Neste sentido, nem sequer se pode arguir um “planejamento estratégico” ou coisa similar, orientando previamente tais projetos, embora não se desconheçam as relações entre os estes e os interesses reais das classes dominantes, em termos de expansão/ocupação do território urbano-metropolitano. Se entre nós o modernismo teve seu papel estético e modernizador nos anos 40/50, o tal pseudo pós-moderno, travestido de algo supostamente novo, apenas reproduz na cena contemporânea o mesmo movimento de apropriação do espaço fragmentado de uma “urbe” cada vez mais expandida como mercadoria.

Em síntese, inexistente amarração ou garantia imediata de que, a partir da legislação urbanística, será possível assegurar as prioridades ou recomendações

dos planos na sua parte substantiva. Naquela ação possível que daria curso ao “sentido social” das ações concretas, dando materialidade no âmbito da arquitetura como espacialidade: numa forma concreta derivada de planos. Em certo sentido, tais arquiteturas se contrapõem aos objetivos dos planos enquanto imagem e desenho urbano. Equivale dizer, os planos diretores ou urbanísticos não conseguem, de fato, controlar, induzir ou melhorar concretamente os projetos arquitetônicos. Tanto na condição moderna como na dita “pós”, continuam a depender do talento, da postura ética e da capacidade individual deste ou daquele arquiteto (ou equipe) em se relacionar com o contexto pretensamente planejado, sendo na maior das vezes presa fácil de uma suposta liberdade criativa, capaz de negar os princípios básicos e objetivos fixados no interior dos planos.

Ora, como o mercado de projetos arquitetônicos é algo fora do domínio dos planejadores e urbanistas, fica a questão: quais seriam os nexos entre a arquitetura e os planos, em termos de prioridades, parâmetros e qualificação? Ou então que se admita de vez a impossibilidade de nexos capazes de rearticular a arquitetura isolada aos planos, explicitamente, de modo tal a apagar a noção de que a “cena contemporânea” ainda possa ser objeto de controle formal mais estruturado, na perspectiva de uma “arquitetura da cidade” ou de trechos desta. Ou seja, algo previamente acordado em “princípios gerais” reguladores, racionais, buscando dar “sentido social” à forma urbana em sua essência, e não só um reagir aos desvios centrados na aparência.

Do segundo ponto (aparência e estética), pode-se ler claramente, hoje, dois submovimentos: um de cunho historicista em que o “estilo” neocolonial (hegemônico) se alterna com um neoclássico ou neoecletismo redivivo, outro em que o abstracionismo-formal nas superfícies repete “gregas” e alegorias hipercoloridas por sobre volumes básicos primários. Em quaisquer das manifestações, vê-se as marcas de uma “fachada postiça” por sobre uma estrutura arquitetônica de base convencional, modernista, onde não se distinguem traços de qualquer ruptura conceitual ou conceptiva nos “cinco princípios” lecorbusianos.

Tal como no resto do mundo, a arquitetura moderna regrediu entre nós, e de uma “causa” voltada para princípios e aspectos sociais – habitação, saúde, educação etc. – voltou a submergir num “estilo” maneirista que grassa no Ocidente; e, até nisto, o tal pseudo pós-moderno não inova, pois já nasce

como “estilo”, ou, na falta dele, busca na pilhagem dos ícones da história da arquitetura pré-moderna, moderna ou “pós-moderna” os elementos repetitivos da linguagem que lhe assegurem uma aparência vendável, pela imagem centrada, na busca de *status* como símbolo ou simulacro da civilização consumista, imaginando ser o que não é, na vã tentativa de ser ora o passado, ora o futuro, apresentados na mídia como uma “revolução arquitetônica”. Neste movimento, vende-se ao consumidor urbano a ilusão (kantiana), enquanto o arquiteto se entrega à mais torpe alienação (marxiana) no exercício profissional. Mas, enfim, a estética da aparência não pretende tão somente representar o que de fato não é, mas também, e talvez muito mais, simular a forma-moda do dia, que satisfaz tanto ao produtor como ao consumidor da cultura mercantilizada.

Do terceiro ponto (desejo narcísico e obra de arte), alinha-se um arrazoado em dois argumentos. O argumento um é que o desejo de criar uma obra individual, aquela dita de autor, encaminha a imaginação para o pensamento idealista centrado na força do devaneio, como algo supostamente capaz de romper com as limitações da racionalidade do planejamento, ou mesmo do poder político ou até do mercado. Ora, se nem as obras de arte (música, pintura, escultura) escapam dos desígnios do mundo real, concreto, submetido à lógica do capital e seus desdobramentos, como elevar a arquitetura a tal libertação? O argumento dois, de natureza ética, é re-enquadrar com mais clareza os limites que demarcam o campo das “artes práticas”, do campo das “artes plásticas ou utilitárias”; enfim, reconhecer que a arquitetura tem sua poética, mas esta não é regulada pelo espectro da liberdade estética que possui, por exemplo, a poesia, a música ou a pintura.

O consumo das “artes” ainda pode ser regulado pelo filtro pessoal do consumidor, e se dá num patamar bastante diferenciado do consumo e da apropriação do espaço urbano. Neste sentido, qualquer arquitetura dentro da cidade é parte desta e como tal deveria ser vista, daí sua produção, embora eventualmente feita por arquitetos, é subproduto dentro de um produto maior, eminentemente coletivo, chamado Cidade. Assim, o desejo narcísico do arquiteto do devaneio, eticamente, deve por princípio ser regulado pelo interesse coletivo, incluindo-se aí suas manifestações estéticas.

## 5º ponto: por uma reflexão conclusiva

Da cidade-fortaleza à cidade-portuária, Salvador se desenvolveu pelo traço e modo europeu de urbanizar e construir os espaços lusitanos nas Américas. Assim o repertório formal, da cidade colonial à cidade agroexportadora, se adaptou a um modo peculiar de pensar o mundo capitalista (europeu e branco) nas terras brasileiras, onde a “boa arquitetura” e a cidade-real se confundiam com o desejo das elites locais de transformar Salvador “na Lisboa das Américas”, como modelo paradigmático de bem arquitetar a urbe. Já o historicismo recente no espaço concreto da cidade industrial moderna e também no planejamento oficial do pós-50 apenas retoma uma trajetória colonialista (interna) e colonizadora (externa), que a rigor não se distingue do abstracionismo formal das “fachadas postizas”, que alimenta o mercado imobiliário de supostas novidades, agora espelhadas em cidades como Paris, Washington e Miami, e não mais em Lisboa.

Tudo isto porque a atual desregulação ética na cultura urbanística local se encontra na academia muda (a universidade), um universo propício à proliferação da estética descompromissada com o necessário “sentido social” das coisas, onde o imaginário das pessoas, a do homem comum hiperalimentado pela mídia, não encontra um contraponto crítico, racional, que restabeleça para o exercício profissional os laços imprescindíveis entre “liberdade de criação” e o campo normativo institucional da forma urbana, vista – nunca custa repetir – não em sua aparência, mas em sua essência, naquela dimensão cultural que, por isto mesmo, não corresponde à carnavalização dos espaços públicos e privados, tal como soe acontecer atualmente na Bahia.

Não se trata apenas de normatizar, mas, antes, de uma crítica ao próprio campo normativo em seus limites éticos, aqui sabidamente ainda não resolvido, apenas anunciado. De resto, tal como viu Tafuri (1979, p. 31): “[...] A dificuldade em historicizar a arquitetura contemporânea depende de uma escolha inicial: a de pretender apresentar-se como fenômeno radicalmente anti-histórico.”

Essa dificuldade ou embaraço levou Tafuri (1979, p. 33) a constatar que o fracasso do *Internacional Style*, ao tentar responder à necessidade de mais consciência histórica nas paisagens urbanas, “[...] Foi um re-surgimento que não teve início no lugar mais lógico – as escolas de arquitetura que, pelo

menos na América, são vivandeiras servis de qualquer tendência e não fatores de revoluções arquitetônicas [...]”. E, desta redescoberta da “continuidade arquitetônica” de P. Johnson, P. Rudolph, L. Kahn, Yamasaki e até mesmo Gropius, o autor diz: “[...] todos eles tentaram combinações caleidoscópicas de elementos históricos e contemporâneos, numa tentativa de recuperar a arquitetura das garras de tecnologia construtiva. Raramente tiveram êxito e os resultados foram, freqüentemente, ridículos.”

Ridículo que, cumpre enfatizar, alcança a periferia nordeste, onde o pseudo pós-moderno baiano apenas dá curso a um processo equivocado lastreado em princípios ideológicos assentados na má formação histórica dos modernos, senão veja-se o que já dizia Zevi (1993, p. 578-579) três décadas atrás: “[...] Saturados de tecnologia e de objetivismo racional [...] os arquitetos voltaram-se novamente para a tradição, examinaram pré-existências ambientais, criaram seus edifícios em protótipos antigos, mas com desarmante superficialidade; aí teve origem a actual confusão que mistura *neo-liberty*, edificação dita espontânea, epidérmicas tentativas de *ambientamento*, e mesmo *revivals* deficientemente modernizados.” O que nos leva a concluir com ele: “[...] Este é o preço que a geração intermédia paga por ter abraçado a ideologia anti-histórica dos mestres sem a discutir e, em seguida, por a ter, de repente, recusado sem uma verdadeira elaboração [...]”.

Neste viés, permanece de pé a crítica ao modernismo canônico e sua metodologia a-histórica ou mesmo anti-histórica, visto que resultou num empobrecimento do ensino e da prática arquitetônica e do urbanismo como disciplinas profissionais voltadas para o(s) projeto(s) de cidades ou edificações históricas. No mais das vezes, são projetos descolados do contexto real em que se inserem, mesmo quando apoiados em ícones ou fragmentos de um mundo “historicizado” ou “des-historicizado”, mas cuja linguagem se expressa na forma urbana resultante, realimentando o imaginário das pessoas num campo ilusório de aparências, teatral e fictício.

Assim, vale lembrar a noção (kantiana) que distingue “beleza” de “bondade”, pois uma forma qualquer, mesmo quando valorizada por alguns como eivada de qualidade estética, não necessariamente trará benefícios ao ambiente físico e resultará na satisfação das necessidades utilitárias; além disso, ela

<sup>8</sup> A propósito, ver Ficher (1965).

poderá não agregar valor cultural no âmbito que circunscreve a vida urbana do cidadão e sua cidadania. Se a desregulação entre a ética (social) e a estética urbana repõe o debate no qual o projeto urbano não pode mais ser reduzido à “grande composição” do movimento moderno, e nem tampouco se articula ou deriva das virtudes do “progresso técnico” e da planificação centralizada estatal, como então a arquitetura teoriza sua contribuição diante dos chamados “fragmentos da cidade” contemporânea?

As notícias do caso concreto de Salvador e as reflexões em torno delas apontam, entre outras coisas, para a ideia de que a corporação dos arquitetos deve repensar o tempo despendido nos conteúdos dos cursos de graduação em arquitetura e urbanismo, posto que o exercício profissional reduzido à decoração de fachadas e seus sucedâneos, a rigor, prescinde de tantas matérias ao longo de cinco anos, envolvendo: teoria, história, tecnologias etc., supostamente embasadoras do ato projetual inerente às práticas.

Cabe ainda perguntar: por que destinar tanto tempo e papel ao tal pseudo pós-moderno baiano? Talvez a melhor resposta ainda seja aquela dada por Amos Rapoport em 1982 (apud ARAÚJO, 1996, p. 44), ao se referir à importância do estudo da arquitetura vernacular – ou “arquitetura sem arquitetos” –; em palestra na Faufba, ele afirmou: “[...] São quatro as atitudes que podemos ter diante da arquitetura vernacular: copiá-la, imitá-la, ignorá-la ou aprender com ela. Fiquemos com a última [...]”.

Mesmo não sendo o pseudo pós-moderno baiano um vernacular, acrescenta-se como fecho: aprender com os desvios do pseudo pós-moderno baiano significa olhar a arquitetura e o urbanismo reais, não como “tradição inventada”, ou como os arquitetos são ensinados a verem a si mesmos<sup>8</sup>, mas como os desvios modernistas ainda presidem as práticas sobre a cidade-real contemporânea. Então, importa discutir mais seu conteúdo e menos o nome: pseudo pós-moderno, “*axé architecture*” ou “arquitetura comercial”?

Tanto faz, se o resultado desvela o que a mídia aponta como fenômeno transformador da paisagem urbana de Salvador. Ou seja, é preciso criticar o “sentido social” da coisa produzida, que não se lê pelo rótulo da embalagem na sua aparência, mas pelo esforço que apreenda sua essência, desmitificando-a como a velha/nova forma, ou nova/velha forma, de intervir nas cidades.

## 10ª FALA

# Arquitetura e cidade: o lugar de Lelé nesta relação

---

[...] Nunca por formação, por tendência ou vocação, eu seria um arquiteto ligado à parte da engenharia, da construção. Mas, coincidentemente, logo na minha primeira grande experiência profissional, eu fui envolvido na construção: tinha de saber como era o traço do concreto, tinha que fazer as instalações elétricas, [...] tudo isso tinha de ser feito, senão Brasília não seria feita [...]. (INSTITUTO LINA BÒ BARDI, 1999, p. 16).

Falar de arquitetura e cidade hoje é recolocar a necessidade de uma outra atitude profissional e filosófica, menos idealista, menos restrita à aparência das coisas. Urge ainda ultrapassar certo modismo acadêmico – quase obsessão – pela síndrome de um conhecimento puro, em teorias supostamente descontaminadas do mundo-real, cuja retórica não decorre mais da arquitetura material na sua tectônica, enquanto modo de construir espaços para as necessidades humanas, mas de um contorcionismo filosófico artificioso, desmaterializado, restrito ao campo fenomenológico. Na verdade um traço herdado da filosofia clássica, sobretudo a idealista, que vê a teoria como uma contemplação abstrata, elegendo os conceitos fora daquela realidade concreta de onde emerge a própria arquitetura, o que, lamentavelmente, volta a encantar o mundo dos intelectuais, artistas e arquitetos desatentos.

Quando Alberti no seu tratado *De Re Aedificatoria* (séc. XV) (1991) teoriza – a partir de uma crítica a Vitruvio e sua tríade (*utilitas*, *firmitas* e *venustas* no Dez Livros de *Arquitetura*, séc. I a.C.) – que as três categorias ou níveis fundamentais

da arquitetura eram: a necessidade (*necessitas*), a comodidade (*commoditas*) e o prazer (*voluptas*), também entendia a indissociabilidade destes. Fixava que inexistia a primazia de um nível em detrimento dos outros. Para muitos, esta forma teórica de ver a arquitetura como uma disciplina do espaço construído – concebida na tríade acima – fixou as bases do chamado pensamento moderno, não necessariamente modernista, leia-se. A rigor, o modernismo é tão-só uma das vertentes ou matrizes, entre outras tantas, no arco histórico mais amplo das teorias modernas de arquitetura e do urbanismo (SAMPAIO, 1999, p. 359-381).

Desde Alberti, então, o postulado é (ou apenas era?) de que o prazer estético, resultante da beleza, não deveria obscurecer, omitir, ou colocar em plano secundário as necessidades, ou a comodidade dos usuários de um espaço arquitetônico qualquer. Neste sentido, esta é tanto uma questão antiga como atual: para a arquitetura, para a cidade, para os cidadãos enfim.

Não se fala aqui de um prazer (*voluptas*) abstrato, mas de uma sensibilidade estética no ato projetual que ultrapassa o egocentrismo do arquiteto, para alcançar também o plano das necessidades (*necessitas*) concretas, da cidade-real, na sua comodidade (*commoditas*), sem o que o usuário fica reduzido a mero consumidor de formas. Uma espécie de observador passivo de cenários, melhor dizendo.

Aliás, o achatamento formal e a carnavalização da paisagem urbana nesta fase mais contemporânea, ou recente – também chamada de pós-moderna –, tem tido a colaboração inexorável de arquiteturas as mais díspares, ligadas quase sempre aos espaços de consumo, sempre radicalizando uma estética que privilegia a forma-moda em detrimento da própria cidade na sua preexistência. *Shopping-centers*, escritórios, clínicas médicas, parques temáticos, entre outros, são temas recorrentes nestas manifestações onde predomina, não por acaso, um formalismo exacerbado. A tríade albertiana é propositadamente distorcida, anunciando o "fim" de muitas coisas, inclusive e sobretudo do próprio pensamento dito moderno.

Se a universidade é o lugar onde se deve cultivar a teoria arquitetônica – a nosso ver extraída no confronto das práticas – no ensino, na pesquisa e, até mesmo, extensão, parece salutar refletir sobre o lugar de Lelé nesta antiga

relação entre arquitetura e cidade, explorando uma perspectiva outra, que possibilite distinguir sua arquitetura daquelas que, anteriormente, denominamos de "pseudo-pós-moderno baiano" (SAMPAIO, 1996b, 1997). Mas também esta é mais uma oportunidade de se mostrar como teoria e abstração se parecem – apesar de não serem a mesma coisa – e, ao mesmo tempo, aclarar porque teoria e prática não devem ser vistas como coisas excludentes: na arquitetura, no urbanismo, no planejamento urbano, no ensino e em outras áreas.

Neste sentido, a obra de Lelé é paradigmática, exemplar, em termos didáticos, pedagógicos e, sobretudo, é desmistificadora do formalismo arquitetônico da cidade contemporânea, cada vez mais transformada em objeto de troca: simples mercadoria. Aí é onde o pseudo-"pós-moderno" vige, faz sucesso, entre leigos e apressados teóricos da academia.

Do ponto de vista teórico, o chamado pensamento moderno é rejeitado pelas manifestações ditas pós-modernas ou, como preferimos, pós-modernistas<sup>1</sup>, emergindo de uma espécie de negação do paradigma albertiano (*necessitas, comoditas e venustas*), dado como ultrapassado, velho. Em parte por se reportar a certa noção de equilíbrio – racionalista, cartesiana –, hoje considerada imprópria para uma leitura do complexo mundo atual, mas também porque as necessidades sociais da cidade capitalista vão deixando de ser preocupação dos arquitetos, urbanistas e planejadores. Não por acaso, concomitantemente, florescem várias abstrações teóricas, ou falácias, como a tese especulativa de um "fim-da-história", no fundo uma ideologia a mais, que ajuda a nutrir a ideia de que não cabe mais nenhum papel à arquitetura na resolução dos problemas urbanos.

Enfim, os pós-modernistas tentam nos passar a ideia de que os chamados problemas urbanos são coisas a serem tratadas apenas no âmbito político e/ou econômico, pois sua natureza não diz respeito ao arquiteto-urbanista, negando validade às tentativas dos pioneiros do pensamento moderno que, até meados do século XX, almejaram a cidade como um objeto de estudo a ser conquistado. É óbvio que o mercado agradece o esforço teórico recente que tenta desqualificar a arquitetura, e até o urbanismo, como arena de preocupações com as necessidades sociais. Afinal de contas, Alberti morreu, embora seu tratado esteja ainda insepulto.

<sup>1</sup> Entende-se que o pensamento moderno é algo bem mais abrangente e, numa perspectiva histórica de longa duração, abriga várias vertentes (funcionalismo, racionalismo, organicismo, futurismo, regionalismo etc.). O modernismo na arquitetura é por definição uma vertente mais doutrinária, radicalizando a ideia de progresso e de ruptura com a tradição. O sufixo "pós" denuncia certa oposição ou desacordo com os postulados do pensamento moderno, ou modernista, como preferimos denominá-lo.

<sup>2</sup> A propósito, ver Sampaio, H. L. (2001). O livro analisa as falsas interpretações da Carta no contexto dos Ciams.

Esta teorização do "pós", obviamente, acabaria tendo de radicalizar seu discurso numa outra direção, a do "desequilíbrio" – tornando gasta a tríade albertiana –, posto que a cidade-real caótica não é fruto de planos ou projetos utopicamente imaginados pelos urbanistas (cidade-jardim, cidade-linear, cidade-radial-concêntrica etc.), e nem tampouco os Planos Diretores clássicos conseguiram o controle urbano desejado pelos planejadores. Mas, para além da crítica ao planejamento urbano e ao urbanismo modernos, sabidamente pertinente pelos vários equívocos até aqui cometidos, era de se esperar que surgissem novos paradigmas – mais consistentes, é claro – após uma suposta identificação das causas da chamada crise da arquitetura, ou dos arquitetos-urbanistas, herdeiros da era dos Ciams e, em especial, da emblemática *Carta de Atenas*<sup>2</sup> (SAMPAIO, 2001).

Nada disto aconteceu, nem acontece, na paisagem da cidade baiana ou brasileira, a não ser a presença de certo formalismo exacerbado, fruto do "desequilíbrio" aludido anteriormente que, enquanto eleva o prazer (*voluptas*) hedonista do arquiteto, rebaixa, mais uma vez, a estética urbana à condição de caixa de ressonância das tendências internacionais, numa espécie de *revival* do velho *international style*. Nunca "as ideias fora do lugar" do crítico Roberto Schwarz estiveram tão bem representadas, seja na ótica da arquitetura, seja na do urbanismo predominantemente praticado entre nós. No fundo, o colonialismo cultural prossegue seu curso, de onde emerge o pseudo-"pós-moderno" baiano. Tudo se passa como se ainda estivéssemos no século XIX, quando Paris era a referência; hoje, talvez seja até pior: copia-se Miami, ou, toscamente, uma Barcelona abastada, num grafismo urbano inconsequente e ilusório.

Mas o fôlego do que denominamos pseudo-"pós-moderno" baiano não advém da teoria pós-modernista em si, a rigor inexistente entre nós; pois, de fato, esta arquitetura se fortalece é na mídia, sempre a serviço de um mercado imobiliário ávido por novidades, e nunca fruto de qualquer inovação tecnológica voltada para a produção em massa. São estes vínculos explícitos da mídia com o mercado que acabam transformando em "sucesso de arquitetura" obras banais ligadas ao interesse ralo do consumismo urbano contemporâneo.

Logo, inexistente nesta produção hegemônica no mercado um compromisso social, ou qualquer preocupação com o *comoditas* albertiano, via de

regra relegado a plano terciário. O conforto ambiental, térmico, acústico, lumínico e até visual (entre interior/externo, por exemplo) acaba sempre subtraído na forma-moda das fachadas postiças, de gosto extravagante, efêmero, daí substituíveis em ciclos crescentes pela inevitável reposição de materiais, cores, texturas etc.

Lamentavelmente, neste processo mutante do fachadismo mais recente, vários prédios modernos, projetados por pioneiros como Diógenes Rebouças, Hélio Duarte, Bina Fonyat e outros, vêm sendo recobertos por duas ou até três camadas de fachadas postiças sobrepostas. É uma prática nefasta, que não só rompe com a linguagem anterior como ajuda a enfraquecer a memória urbana e a imagem da cidade moderna, numa atitude ética duvidosa, não se resumindo a uma questão tão somente estética, formal ou de gosto. Obras como o IBIT, o Estádio Otávio Mangabeira, o Hotel Plaza e tantos outros exemplares modernos foram implacavelmente atingidos, alguns de forma irreversível. A história urbana não se resume ao passado remoto, ela alcança as manifestações recentes, incluindo os modernistas e suas contribuições no processo de construção da cidade.

Mas, no simulacro do pseudo-"pós-moderno", nem o Centro Histórico da cidade-real escapa. O patrimônio histórico-cultural é também o mais novo alvo do fachadismo hipercolorido, acompanhando a quase tendência geral de transformação destes espaços restaurados numa alegoria, como muito bem assinalou Choay (2000), em obra recente e oportuna. A rigor, estas fachadas postiças sinalizam muitas outras coisas: para além do *décor*, da cenografia, evidenciam uma clara rejeição a qualquer compromisso social, submergindo numa modernização às avessas, retrógrada, de olhos atentos na moda, na aparência, no disfarce, e nunca na essência das necessidades sociais urbanas.

Se, na época das utopias urbanísticas das vanguardas do pensamento moderno canônico, equivocadamente, foram imaginados espaços para uma sociedade que ainda não existia – a não ser *in mentis* –, seguramente, não estava fora das preocupações formais e técnicas, do plano ou do projeto, a questão da comodidade, tendo por referência as necessidades de uma nova forma de vida, tida ali como inevitável: a vida moderna, inerente ao progresso técnico.

No contraponto de tais considerações – sobre a arquitetura-mercado-ria, as formas-moda e as utopias das vanguardas –, talvez se possa melhor avaliar o lugar de Lelé nesta relação entre arquitetura e cidade, seja como método de trabalho, seja na atitude profissional ante as necessidades urbanas reais, concretas.

Enquanto método de trabalho, a trajetória deste arquiteto volta-se para um domínio técnico de todas as etapas do fazer arquitetura: do programa à concepção espacial, do partido estrutural à racionalidade da obra, do detalhamento rigoroso das peças ao processo construtivo propriamente dito - incluindo materiais, mão-de-obra, manutenção e conservação -, coisa rara nos arquitetos contemporâneos em geral. Não projeta cidades-ideais, nem as teoriza.

A arquitetura de Lelé não se resume ao projeto enquanto concepção artística e estética, alcança a obra em sua essência, na construtibilidade. Projeto e obra são coisas indissociáveis na prática de Lelé, tal como teorizou o mestre Lucio Costa (1958, p. 8): "[...] A arquitetura é, antes de mais nada construção; mas concebida com o propósito de ordenar o espaço para determinadas finalidades e visando determinada intenção [...]". E é aqui, na intenção, numa dimensão social e técnica, que se tenta extrair o essencial da sua arquitetura em relação à cidade.

Fiel ao princípio moderno – não necessariamente modernista – de uma arquitetura para as massas, historicamente rejeitada pelos puristas de plantão, a obra de Lelé contrapõe-se ao mal-estar pós-modernista em duas frentes ou vertentes:

1º) ratificando, como pensava o arquiteto H. Meyer referenciado por Kopp (1990), que o ato de construir não é uma questão de sentimento, mas de conhecimento. Consequentemente, não se trata de um ato de composição sentimental, mas um ato refletido, de organização, mantendo atual a premissa de que a arquitetura não se confunde com a concepção da *beaux-arts*, em projetos descolados do processo de construção, da obra enfim;

2º) demonstrando, como corolário, que o resultado de um processo organizacional e construtivo não depende, e só, de um subjetivo "julgamento estético" – como criticavam Hannes Meyer, Ernest May e o próprio Walter Gropius, fundador da Bauhaus –, mas sim de certa

racionalidade técnica, na qual uma produção para as massas, em série, exige inevitavelmente: normatização, tipificação, padronização etc. Para desespero dos teóricos do *laissez-faire* e dos adeptos do hedonismo recente, contemporâneo.

Mas, como se disse antes, é comum o discurso teórico dito pós-modernista rejeitar tais categorias, tornando os conceitos-chave ligados à organização produtiva termos quase proibidos, condenados a significarem coisas equivalentes a autênticos sinônimos de limitação à "criatividade", à "liberdade" de expressão, à "inovação". Enfim, de modo equivocado e apressado, os conceitos inerentes à industrialização foram rebaixados à condição de variáveis castradoras da imaginação do arquiteto-artista. Nada mais falso, como se verá a seguir.

A obra de Lelé demonstra, empiricamente, na cidade-real, que tais argumentos são falsos, pois na verdade funcionam como uma cortina de fumaça para outros interesses. O domínio técnico e competente de uma produção em série, industrial, não impede que o sentimento artístico e a intuição do arquiteto flua. Questão de talento, competência, dedicação e zelo na pesquisa sistemática de formas, materiais, procedimentos construtivos etc. Coisas que o anti-industrialismo de cunho meramente ideológico não vê, ou não quer admitir. Na indústria naval, de aviões, de automóveis, de objetos e utensílios domésticos em geral, tais argumentos são insustentáveis. Por que na arquitetura seria diferente?

A história mostra: não é porque um produto é feito em série, ou individualizadamente, que este passa, automaticamente, à condição de possuir uma qualidade estética superior ou inferior. As esferas da concepção formal e da recepção estética não têm uma relação direta, mecânica, com o modo de produção do objeto. Um olhar mais atento nesta questão vai revelar que, contraditoriamente, é certa produção anárquica dos espaços o que vem padronizando a paisagem da *Collage City* contemporânea. As mesmas formas são repetidas à exaustão, em diferentes lugares e cidades, numa espécie de *neointernacional style* às avessas, agora legitimado pela teoria do "pós-tudo".

A banalização das fachadas em cores fortes, chocantes, em volumes primários desconexos do entorno tornou-se a marca previsível de um quase

<sup>3</sup> Lelé refere-se ao antropólogo Darcy Ribeiro, intelectual com quem conviveu e que é sempre reverenciado na sua trajetória.

estilo, talvez um maneirismo, tudo em nome de uma suposta "criatividade" libertada das amarras do modernismo, cujo viés racionalista supostamente estaria sendo superado.

Por outro lado, cumpre anotar que a trajetória de Lelé – em vários momentos – não nega ou rejeita as tecnologias tradicionais, das quais ele extrai lições, sem recusar as formas retas mais simples, ou as curvas, côncavas, convexas ou reversas, de geometria mais complexa. Como o próprio arquiteto diz:

[...] Eu acho que curiosidade, observação, são fundamentais para você realmente conseguir desenvolver um pensamento.[...] Por exemplo, a construção de uma cabana indígena do Xingu. Foi Darcy quem me motivou a aprender como é que os índios construíam. A construção daquela cabana imensa, aquelas varas que são protendidas, é muito bonita. As varas são protendidas porque contrariam o esforço que vão suportar. Então existe ali toda uma tecnologia que foi aprendida de forma intuitiva e primitiva, e que é uma tecnologia incrível.<sup>3</sup> (INSTITUTO LINA BO BARDI, 1999, p. 21).

As Figuras 50, 51 e 52 anexas ilustram bem a questão abordada.



**Figura 50**  
Aldeia Xingu. Experiência primitiva na construção de espaços com grandes vãos, em madeira tensionada, cipós e palha, extraídos da floresta

Fonte: Arquivo de Lelé



**Figura 51**  
Tribunal Regional Eleitoral no Centro Administrativo da Bahia, Salvador. Domínio dos grandes vãos baseado numa concepção espacial ao mesmo tempo simples e surpreendente, pré-fabricada em aço.

Fonte: Arquivo de Lelé



**Figura 52**  
Estrutura Escolinha Sarah, Brasília Tecnologia em aço para vencer os grandes vãos, possivelmente inspirada na leveza da arquitetura indígena do Xingu

Fonte: Arquivo de Lelé

São lições que o arquiteto extrai do mundo concreto, com o olhar arguto do pesquisador inato que é, buscando ver soluções entranhadas nas práticas das culturas primitivas. Todo o arrazoado até aqui exposto não causa surpresa, talvez um desconforto aos engajados nas teorias pós-modernistas, na medida em que se demonstra, pela obra de Lelé, uma trajetória moderna que não prima pelo empobrecimento estético-formal oriundo da industrialização, mas, pelo contrário, materializa-se num variado repertório de formas, das mais simples às mais complexas, sem simulações forjadas no fachadismo, na forma-moda, no *décor* sem densidade estética.

Por outro lado, antes de ser uma questão estética, a produção pré-fabricada é uma necessidade econômica; e, num país com imensas carências de toda ordem, não pode ser tratada romanticamente, postergando-se a adoção de tecnologias mais avançadas nas cidades, em suas estruturas e infraestruturas. Esta é uma postura ideológica que tem impedido ver a arquitetura numa outra perspectiva: ligada às políticas públicas urbanas e a um projeto de desenvolvimento econômico e social do país.

Mesmo quando a crítica de viés historicista, na "vertente morfológica" (SAMPAIO, 1999, p. 364-381) da chamada Escola Italiana, entende como inadequada a solução dada para a nova sede da Prefeitura na Praça Municipal – ver a Figura 53 –, deve-se ter em conta a motivação política do projeto: retornar, num prazo curtíssimo, o símbolo maior do poder executivo ao Centro principal da cidade; já que o mesmo havia sido deslocado de forma bisonha para um bairro distante, por um mero ato de vontade política aliado a uma birra administrativa menor, injustificada.



Figura 53

Prefeitura, Salvador. Projeto polêmico que propiciou a volta da sede do executivo municipal ao Centro da Cidade, cujo partido tem forte motivação no contraste entre o novo e antigo, tanto no tipo arquitetônico – sobre pilotis – como na tecnologia empregada.

Fonte: Arquivo de Lelé

<sup>4</sup> O termo é um apelido popular, inspirado numa novela de Dias Gomes – *O Bem Amado* –, simbolizando uma forte rejeição à equivocada obra que demoliu uma quadra preexistente.

Ademais, por conveniência ou esquecimento, omite-se neste tipo de crítica o fato de que o próprio Elevador Lacerda – marco simbólico e visual da cidade – já incorporou várias camadas ou acréscimos discutíveis, muito mais graves e impactantes que a supressão do malfadado projeto do "Jardim de Sucupira"<sup>4</sup>, fruto do urbanismo demolidor que volta e meia assola Salvador.

Seria então o caso de se perguntar: o que é mais relevante, na paisagem urbana, a segunda torre do Elevador, dos anos 1930, representando um ato de inovação tecnológica do ascensor que liga a duas cidades (alta e baixa) ou as igualmente belas imagens das fotografias antigas, da primeira torre, literalmente encoberta?

Difícil responder hoje. Passado tanto tempo, o que fica é a sensação de perda, por um lado, mas também de ganho, por outro. Tanto que ninguém

<sup>5</sup> Vide os estudos retrospectivos da morfologia urbana na área, feitos pelo professor Marcos Paraguassú, da Faufba.

deverá se posicionar contra um provável tombamento do Elevador Lacerda, em que pesem alguns acréscimos discutíveis notadamente na torre edificada sobre o acesso superior na Praça Municipal. São polêmicas inevitáveis na construção da cidade-real, sujeita ao debate entre preservar a paisagem ou transformá-la, criando contrapontos com as preexistências naturais ou construídas. O Forte São Marcelo é outro exemplo paradigmático, não custa lembrar. Hoje, à luz da teoria morfológica, sobretudo na vertente de viés mais conservacionista, certamente o projeto da segunda torre seria condenado. E o forte? E o quebra-mar? Seriam eles indevidos?

Provavelmente, hoje, seriam condenados todos os acréscimos, e/ou retiradas, de elementos no mar ou na Praça Municipal, que, em tempos idos, não custa lembrar, era fechada nos quatro lados e sem a bela vista voltada para a Baía de Todos os Santos<sup>5</sup>.

Por certo, um outro arquiteto, baseado em outras vertentes teóricas, daria uma solução diferente para o "Jardim de Sucupira" e para o retorno da sede da Prefeitura ao Centro. A atual camada, ali posta, pode até ser – e de fato é – essencial ao debate acadêmico, na disciplina "Conservação e Restau-ro de Sítios Históricos", mas a nosso ver sua contribuição maior foi levantar a questão das novas tecnologias na reconstrução ou recuperação do patrimônio construído, além do resgate simbólico do lugar da Prefeitura numa cidade histórica como Salvador. Ademais, outras camadas poderão ainda vir a acontecer, sobretudo porque o próprio autor denomina sua proposta de "provisória", emergencial, sem a pretensão de ser uma solução definitiva. Aliás, quando um projeto vira definitivo e imutável? Apenas provoço, sem saber de fato precisar.

Nesta breve análise retrospectiva de intervenções no Centro da cidade, enquadra-se também a proposta de Lina Bo Bardi para o projeto da Ladeira da Montanha, no qual se destaca a contribuição inovadora de Lelé na projeção dos componentes pré-fabricados para os imóveis arruinados, total ou parcialmente. A experiência piloto, malograda, tinha como pressuposto a tese de alcançar, em larga escala, todo o Centro Histórico degradado. Ver as Figuras 54 e 55.

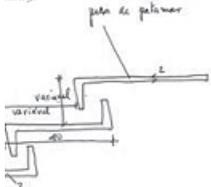


**Figura 54**  
 Projeto Piloto  
 Misericórdia, Centro  
 Histórico  
 Vista geral do conjunto  
 restaurado,  
 observando-se a  
 integração com as  
 preexistências da  
 morfologia urbana

Fonte: CHAGAS (2002)



ontagem.  
 modelo.



seção dos degraus produzidos na fábrica com o  
 espessamento de 1,25 m (podem ser ajustados na  
 ontagem a várias dimensões de espelhos e pisos).



Faixas gisadas com jardins formando os contrafortes.  
*Precast walls with gardens forming the buttresses.*



**Figura 55**  
 Peças pré-fabricadas,  
 na recuperação do  
 Centro Histórico  
 Exemplo de tecnologia  
 de ponta aplicada na  
 recuperação do  
 patrimônio histórico  
 degradado, sem  
 descaracterizar o  
 imóvel

Fonte: Chagas (2002)

Ora, mas habitação para os pobres ali residentes não fazia nem faz parte do ideário neoliberal, nem tampouco é um eixo de preocupação das várias teorias antimodernas, na medida em que história e patrimônio, cada vez mais, se confundem e se apresentam apenas como mais uma alegoria urbana a ser exposta à visitação. Tudo isto faz muito sentido para o mercado turístico, nacional e internacional, sendo muito forte a sensação de que os Centros Históricos se aproximam da ideia de guetos turísticos, a exemplo dos parques temáticos: sempre equipados para consumidores externos, ou seja, para os não moradores do lugar.

Numa perspectiva histórica mais abrangente, é possível ainda ver, na arquitetura de Lelé, a persistência de princípios, valores e paradigmas cultivados na Bauhaus de Walter Gropius. Para o observador atento, a busca do *design* integral do ambiente físico é clara: dos componentes e objetos para um edifício, uma praça ou logradouro, nas passarelas e escadarias para pedestres, bancos, abrigos, meio-fios, arrimos e contenções de encostas, até móveis e veículos especiais destinados a pacientes de hospitais, é possível ser visto na obra de Lelé. As Figuras 56, 57, 58, 59, 60 e 61 ilustram bem esta análise do *design* integral, ou seja, uma "arquitetura total".



**Figura 56**

Drenagem de canais, Salvador  
Exemplo de pré-fabricação  
aplicada em drenagem de águas  
pluviais e riachos, em  
assentamento popular

Fonte: Arquivo de Lelé



**Figura 57**

Passarela, Salvador  
Exemplo de solução sobre uma via arterial expressa, facilitando a travessia dos pedestres, em ponto crítico na Avenida Paralela, entre o Hospital Sarah e bairro de Pernambués

Fonte: Arquivo de Lelé



**Figura 58**

Escadaria drenante, Salvador  
Exemplo de pré-fabricação aplicada nos acessos locais de bairros populares, localizados nas encostas, permitindo também a drenagem das águas pluviais

Fonte: Arquivo de Lelé

**Figura 59**

Banco. Exemplo de arranjo na aplicação de um tipo de banco pré-fabricado, desenvolvido na Faec, em argamassa armada

Fonte: Arquivo de Lelé

**Figura 60**

Solário / Sarah, Salvador.  
Exemplo de mobiliário: macas em espaços adequados à comodidade dos pacientes, numa outra concepção hospitalar, menos opressiva

Fonte: Arquivo de Lelé





**Figura 61**

Veículo especial Sarah, Salvador.

Exemplo de *design* integrando mobiliário e meio de transporte, dando mais comodidade ao paciente

Fonte: Arquivo de Lelé

Assim, silenciosa e competentemente, a obra construída por este profissional vai-se contrapondo à cena contemporânea, tudo isto sem descolar a estética da construtibilidade, retomando como eixo essencial da arquitetura um sentimento fundado no compromisso ético-social, centrada majoritariamente numa produção para as massas, sem descuidar da forma-configuração.

Do ponto de vista da economia, é uma arquitetura muito próxima da ideia de inovação tecnológica. Daí suscita debates na área da construção civil, ligados quase sempre ao binômio emprego *versus* desemprego. Falso debate, como demonstra Bruna (1976, p. 135-139):

[...] A industrialização da construção, mecanizando as operações artesanais no canteiro, permite a integração da mão-de-obra não-qualificada no processo produtivo de uma maneira

direta, sem a necessidade de um longo aprendizado anterior. Estabilidade, continuidade e melhores condições de trabalho são as vantagens que a usina oferece ao operário; redução dos prazos de execução, eliminação dos desperdícios em materiais; controles tecnológicos e qualitativos mais fáceis e rigorosos, previsão de trabalho a longo prazo, são as vantagens que a usina oferece ao construtor; precisão e qualidade na execução, possibilidade de atuação dentro de uma perspectiva social mais ampla em face do vulto de realizações, possibilidade de racionalizar a sistemática do projeto, sem abrir mão da riqueza espacial e formal, da flexibilidade e variedade das soluções compositivas, são as vantagens que a usina oferece ao arquiteto; [...].

Mas a cidade do espetáculo e da arquitetura-mercadoria, cevada na ideologia econômica neoliberal, da mão invisível do mercado, prima é pela aparência formal em detrimento dos conteúdos das coisas produzidas, incluindo-se aí as suas arquiteturas. É como se cidadãos e operários não existissem, só consumidores, ávidos por submergir passivamente nas várias formas-moda disponibilizadas pelo mercado. A lógica das fachadas postiças obedece à lógica da acumulação flexível do capital, aliada a uma "segmentação de mercado", já analisada por Harvey (1993). Nesta condição, a arquitetura de mercado é feita segmentada, conforme as faixas de gosto dos consumidores, mas de modo a ofuscar o olhar desatento do consumidor, através de diferentes opções estéticas em fachadas postiças, rebuscando em estilos vários os tipos arquitetônicos neo-alguma-coisa ou macaqueando um *high-tech* enganoso, falso. Nesta vertente, ou condição mercadológica, não há lugar para se pensar o trabalho na arquitetura enquanto categoria analítica ou propositiva. Por quê?

Primeiro, para muitos arquitetos do mercado um projeto é apenas um "desenho" – uma peça gráfica – para viabilizar sua suposta "obra de arte". Segundo, o trabalho braçal árduo, incerto e temporário dos operários da construção civil parece (apenas parece) coisa descolada do projeto que, por ser um trabalho intelectual considerado mais "nobre" na cultura arquitetônica, não leva em conta as tarefas no canteiro de obras (FERRO, 1982). Esta tem sido uma praxe registrada na prática profissional corrente dos arquitetos, com raras exceções, é claro. E desvelar o mundo mítico do projeto é conhecer

sua reprodução nas práticas, no canteiro de obras inclusive, até desmitificá-lo como um trabalho artístico neutro, sem consequências no trabalho braçal dos operários.

Nisto reside, a nosso ver, uma das contribuições de Lelé na construção da cidade, que transcende as teorias idealistas contemporâneas. Em especial, aquelas derivadas ou de acordo com ideologias tipo "fim-da-história", "fim-do-moderno", "fim-do-fim", que postulam uma volta do arquiteto aos estreitos limites de sua disciplina, mais ligada à composição formal, estilística, e menos aos processos construtivos e à relação dialética entre trabalho braçal e intelectual.

O desencanto provocado pelo mal-estar que atinge todos nós, na contemporaneidade, foi sintetizado assim pelo próprio Lelé (INSTITUTO LINA BO BARDI, 1999, p. 22):

[...] Hoje, quando você vê o pós moderno, por exemplo, já sente que é um período de decadência. Eu acho que existem arquitetos que fizeram o pós moderno e que são bons profissionais, mas a própria proposta do pós moderno já tem dentro dela um ar de decadência. E uma coisa conduzida pelo *'marketing'* em um mercado competitivo na área da arquitetura. [...] Hoje, com essa coisa tão transitória, vamos dizer, da linguagem arquitetônica, cada um tem que ter um modismo diferente em função do mercado [...].

Nesta concepção, o debate retoma uma velha questão, inerente ao pensamento moderno e que alcança as políticas públicas, o papel do Estado, o modo de produção dos espaços na cidade, mostrando a arquitetura numa outra dimensão, para além do fetiche do traço e do desenho enquanto representação de um projeto qualquer. Neste tipo de leitura mais ampla, é essencial retomar a questão da pesquisa tecnológica, sem o que fica incompleta a análise até aqui empreendida.

Dos primeiros trabalhos em Brasília, passando por Salvador, pelo Rio de Janeiro, Fortaleza e outras cidades, o que se observa é um incessante trabalho de equipe, criativo, na busca de soluções inovadoras. As Figuras 62, 63 e 64 complementam as anteriores e dão uma ideia resumida do seu notável

percurso no campo das edificações. Sua trajetória abrange os mais diferentes aspectos de um projeto, obra ou até mesmo da operação de uma usina, a exemplo dos trabalhos desenvolvidos na Fábrica de Equipamentos Comunitários de Salvador (Faec) e no Centro de Tecnologia da Rede Sarah Kubitschek (CTRS).

**Figura 62**

Apartamentos de professores na UnB, Brasília. Concepção de edifícios da primeira fase na implantação da UnB. Vista das peças estruturais pré-fabricadas, numa concepção mais clássica e racionalista, de configuração em que predominam formas mais ortogonais

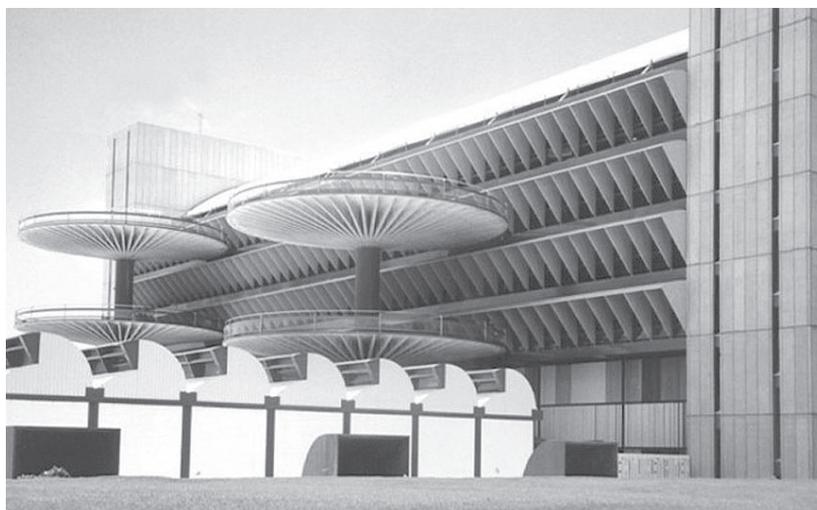
Fonte: Arquivo de Lelé



**Figura 63**

Vista externa do Hospital Sarah, Fortaleza. Uso simultâneo de formas curvas e retas, num jogo surpreendente de espaços submetidos à racionalidade da pré-fabricação

Fonte: Arquivo de Lelé





**Figura 64**

Vista externa do Hospital Sarah, Brasília.

Uso de formas curvas, em peças pré-fabricadas, com domínio técnico apurado e adequada implantação no sítio, junto ao grande lago artificial, preexistente.

Fonte: Arquivo de Lelé

Entretanto, é lastimável constatar que, quanto à sua capacidade, estas usinas, já instaladas, estejam ociosas e subaproveitadas; embora, paradoxalmente, exista uma demanda imensa por equipamentos urbanos e um *know-how* acumulado de fazer inveja a qualquer grande cidade ou instituição de ensino superior. Isto é suficiente para demonstrar a falta de políticas públicas voltadas para atender às demandas sociais: escolas, hospitais, centros esportivos, mobiliário urbano etc., sempre extensível à habitação popular, claro.

É espantoso, surpreendente e frustrante admitir que a larga trajetória de Lelé seja tão pouco estudada nas escolas de arquitetura e engenharia, sobretudo no âmbito da pesquisa aplicada em pré-fabricação. Uma coisa que o arquiteto vem empreendendo há anos, seja no uso de antigos e novos materiais, técnicas e sistemas construtivos, gerenciamento de usinas e de canteiros de obras, seja em um esforço interdisciplinar pouco visto no ensino formal.

Por outro lado, tais exemplos estimulam a percepção do fato de a maioria dos currículos de arquitetura e engenharia se encontrarem afastados do estudo mais sistemático da industrialização nas construções, desconhecendo as possibilidades dos sistemas de ciclo aberto ou fechado, da pré-fabricação leve ou pesada, bem como a otimização no gerenciamento de custos etc. Ou seja, o ensino de projeto passa ao largo da apropriação de como o mesmo pode se articular à ideia de inovação tecnológica, numa outra perspectiva teórica menos abstrata ou só esteticista. Na cultura arquitetônica se costuma confundir novidade formal com inovação tecnológica. A nosso ver, mais um equívoco, ora por má apropriação de conceitos, ora por inércia acadêmica.

Aprender com *Lelé* pode ainda ser possível, como bem fez a arquiteta Lina Bo Bardi no seu Projeto Piloto para a Ladeira da Misericórdia, no Centro da cidade. Não por acaso, este foi um uso quase isolado, e também muito pouco divulgado, de tecnologia de ponta aplicada na recuperação de áreas históricas degradadas, demonstrando os arquitetos, de modo empírico – mas não empiricista – o potencial da pré-fabricação nos projetos de preservação e restauro de edificações. A síntese desta interessante experiência, estudada pelo arquiteto Maurício Chagas (2002), revela que o ato criador no projeto de restauração não encontra na tecnologia um óbice, mas um aliado importante na resolução de problemas construtivos, inclusive em áreas históricas com espaços urbanos degradados, a serem recuperados como registros de uma preexistência.

No momento em que se fala tanto na "revitalização" de áreas centrais, e na necessidade de incentivo à moradia nelas, ante a malograda experiência de empurrar os conjuntos habitacionais para a periferia da cidade, é preciso desengavetar as ideias de Lina Bo e de *Lelé*, sem ressentimentos ou preconceitos de cunho ideológico. Na verdade, a recuperação de áreas degradadas poderia ser, mas ainda não é, um largo campo de aplicação da pré-fabricação, viabilizando as usinas existentes em sua plena capacidade. No Centro Histórico ou nas periferias da cidade, o recurso da pré-fabricação é válido, como tem demonstrado *Lelé*.

Mas a resistência à industrialização está em grande parte ligada ao mercado de construção, das empreiteiras, que atuam de modo a fazer pressão no fluxo de verbas para licitações de obras governamentais, de preferência

usando métodos tradicionais – pela facilidade na subcontratação dos serviços –, pouco se importando com a inovação tecnológica como um fator a mais para o desenvolvimento urbano. Este é um papel do Estado que a iniciativa privada nunca vai cumprir, a não ser quando induzida, tal como se fez na Europa. É sempre oportuno lembrar Gropius (1972, p. 191) quando, nos anos 20 do século passado, já dizia que: "[...] A nova meta seria a produção industrial em larga escala de casas para moradia, que seriam fabricadas, não mais no canteiro de obra, mas dentro de fábricas especiais em partes isoladas passíveis de montagem [...]".

Raciocínio adotado na arquitetura de Lelé em vários outros programas, sem com isto invalidar a premissa de base: produção em larga escala. Para tanto, "[...] a organização deve ter como alvo produzir não casas inteiras, em primeiro lugar, mas componentes padronizados, fabricados em série, de modo, porém, que permita montar diferentes tipos de casas, [...]". (GROPIUS, 1972, p. 191).

Hoje, nas favelas, observa-se esta possibilidade de uso de componentes industrializados, até nas edificações mais toscas, com ou sem a participação de arquitetos: em lajes, esquadrias, telhados etc.

Voltando a esta questão da tecnologia, na ótica de ensino de arquitetura, a diretriz foi assim posta pelo criador da Bauhaus:

[...] Enquanto nosso ensino girar em torno da mesa de desenho platônica, corremos o perigo de educar o "pseudo projetista". Pois é quase inevitável que a falta de experiência prática na construção, no artesanato e nos métodos industriais da construção levem o jovem arquiteto a cair em modas e clichês estilísticos. Esta é a consequência natural de uma educação por demais acadêmica. Por isso deveria o jovem arquiteto fazer uso de todas as possibilidades de participar praticamente das diferentes fases do processo de construção. É o meio de aprendizado essencial para equilibrar o conhecimento e a experiência. (GROPIUS, 1972, p. 136)

O jovem Lelé, de certo modo premido pelas circunstâncias – ao se vincular à construção de Brasília –, fez este percurso complementar, não acadêmico,

tão recomendado pelo mestre Gropius, o pioneiro que mais se destacou na formação profissional de arquitetos modernos. Isto merece uma reflexão, ainda que tardia, por parte de setores da academia que minimizam a tecnologia em seus currículos. Ou será que não?

Não custa repetir para os estudantes: a cidade-real existe porque é construída, não depende apenas de um plano (embora dele precise) ou de uma abstração teórica *a priori* (embora nela subsista), uma vez que se materializa é na sua construtibilidade, como um artefato humano, social, técnico. Esta tem sido uma constante na obra de Lelé nesta relação: mostrando que a arquitetura pode ainda ter um papel importante na cidade-real. Inexiste neste arquiteto uma teoria abstrata, contemplativa, de arquitetura ou de cidade; há, sim, uma prática baseada em sólidos princípios, em procedimentos e métodos que podem muito bem agora ser teorizados. Como se tenta aqui esboçar, ainda de forma preliminar e inconclusa, apenas sugerindo pistas.

Hoje, em termos tecnológicos, pode-se recorrer à chamada teoria do desenvolvimento endógeno – e não mais às categorias albertianas. Do ponto de vista econômico, o que diz a teoria? Que endogeneizar a criação de tecnologias tem sido, historicamente, um dos fatores mais importantes de desenvolvimento econômico das nações. Para tanto, o desenvolvimento tecnológico requer pesquisas de processos, materiais e produtos que acelerem a economia. Também é sabido que a decisão de investir em pesquisa tecnológica é, sobretudo, uma decisão política, pois a mão invisível do mercado, isoladamente, nunca se dispõe a fazê-lo.

No caso da arquitetura e do urbanismo, voltados para as necessidades sociais, é insensato pensar na evolução da tecnologia da construção como uma simples resposta do mercado. Sobretudo quando se sabe que o acesso à moradia de qualidade nas cidades, por parte da população pobre e desassistida, encontra no mercado imobiliário urbano formal um fator de impedimento e nunca um meio para viabilizar as suas demandas. Cumpre ainda hoje ao Estado, e não ao mercado, atuar diretamente na questão do acesso à terra e na promoção de pesquisa tecnológica, bem como na distribuição da renda. Temas em franco desuso na era pós-modernista, mais afeita ao prazer dos mais aquinhoados.

A contribuição de Lelé ajuda também a refletir sobre a educação formal nos cursos de arquitetura. Muitos deles são ainda embalados nos métodos de projetar cevados na *beaux-arts*, hoje requeentados nas teorias idealistas, nas quais a concepção dita "artística" prima pelo formalismo, em detrimento da pesquisa sistemática – histórica, teórica, tecnológica. No fundo, professores e alunos, em nome de uma "criatividade" alienada, vão elegendo como fonte de prazer (*voluptas*) a velha recusa ao domínio técnico da obra. Como a genialidade e o talento são coisas raras, a academia apenas afaga o ego de alguns, enquanto substitui a qualificação técnica, que poderia ser de muitos, pela ilusão de "sucesso" de poucos, muito poucos.

Jovens arquitetos, descompromissados com a ética social, mesmo quando altamente especializados em áreas específicas, vão tornando a tecnologia não um fator a mais que contribui para o desenvolvimento da cidade – entre outros –, mas um mero acessório, ou apêndice de "projetos". A propósito, eis o que pensa Lelé sobre a especialização:

[...] eu também nunca pensei em ser um arquiteto hospitalar. Aliás eu acho que não existe arquiteto hospitalar, o arquiteto é um só.[...] Quando um arquiteto se especializa – um planejador hospitalar, por exemplo – ele passa a ver o espaço hospitalar como um espaço tecnológico, em que ele tem que saber quais as funções de cada equipamento etc. Esse espaço começa a carecer de uma função humana, que é a questão primordial do arquiteto. Então eu acho que a relação do arquiteto com os compromissos que ele deve ter, vamos dizer, com a parte artística e humana do prédio, é muito maior que a relação tecnológica que ele tem com o equipamento. [...] mas o fundamental é você criar um espaço em que o cidadão se sinta bem [...]. (INSTITUTO LINA BO BARDI, 1999, p. 20)

E um espaço em que o cidadão se sinta bem vai ao encontro do velho *comoditas*, tal como já teorizava Alberti no século XV.

Mas como vencer as resistências no interior da academia, se muitos estão ainda submetidos à ideia de que a especialização é um fim em si mesmo e de que as teorias são apenas contemplações abstratas? E pior, acham que

a história é apenas um conhecimento erudito sobre o passado, sem articulação com o seu projeto de presente ou futuro. Por isto a história meramente descritiva, acrítica, muito pouco ajuda o arquiteto que projeta, talvez possa apenas ilustrar (ou lustrar?) o seu magro saber. Consequentemente, é plausível que a obra de Lelé se torne, com o passar do tempo, cada vez mais um objeto de estudo instigante para todos da academia, à medida que se possa ir mostrando aos jovens que o seu conteúdo transcende em muito a sua aparência.

Por outro lado, alguns desencontros entre o projeto arquitetônico e a estrutura urbana – em Lelé, como na maioria de nós arquitetos – não decorrem da concepção em si, mas de falta de diretrizes claras no âmbito do planejamento urbano. Localização, escala de produção desejável, dimensionamento, articulações e previsão de mudanças são alguns dos elementos que antecedem qualquer projeto de arquitetura e devem fazer parte de outro nível de resolução dos problemas urbanos: o dos planos diretores, urbanísticos ou estratégicos. Esta é uma lacuna inquestionável nas nossas cidades, restando aos projetistas inferir processos e situações fora do seu domínio disciplinar.

De resto, para arrematar esta questão, é possível ainda ver, como o prof. Paulo Bruna (1976, p. 144),

[...] que os maiores obstáculos da industrialização da construção não são de ordem técnica, na elaboração dos projetos, fabricação e montagem dos organismos arquitetônicos, mas de caráter econômico, administrativo e político. Estes somente poderão ser superados pela compreensão das vantagens sociais que a industrialização traria ao conjunto do desenvolvimento brasileiro [...]

Mas, a nosso ver, esta compreensão passa pela formação dos profissionais – arquitetos, engenheiros, administradores – e também dos políticos, para só então se conseguir alcançar efetivamente o cidadão e a cidade, num outro patamar, articulando de vez o plano e os projetos setoriais.

A obra de Lelé é paradigmática também por demonstrar, literalmente, que a boa arquitetura não justifica o *laissez-faire* urbano contemporâneo,

pois esta ainda se sustenta no compromisso ético-social, com arte e tecnologia, sempre. Esta é a contribuição de Lelé à cidade: arquitetura de qualidade não é uma questão de rótulo – moderno, modernista, pós-moderno, pós-modernista, ou como se queira denominá-la – e muito menos de estilo, moda ou gosto. E como bem sintetizou o pioneiro maior da arquitetura nacional, mestre Lucio Costa (1999, p. 13):

[...] João Filgueiras Lima, técnico e artista, surgiu na hora certa: era o elemento que faltava para preencher grave lacuna no desenvolvimento da nossa arquitetura. Arquiteto de sensibilidade artística inata mas fundamentalmente voltado para a tecnologia construtiva do "pré-moldado", enfrenta e resolve de forma racional, econômica e apurado teor arquitetônico os mais variados e complexos desafios que o mundo social moderno programa e impõe [...]

Assim, uma outra boa lição que se pode extrair desta breve análise, sobre Arquitetura e Cidade e o lugar de Lelé nesta relação, é que: inexistente razão para se abandonar a razão. Por mais que se diga o contrário. Sobre tudo pensando numa cidade mais justa e num ensino de arquitetura e urbanismo menos superficial, ou como se dizia antigamente: cenográficos, cosméticos.

Finalizando, talvez seja possível agora – após um breve olhar sobre a obra de Lelé – entender melhor a poética de Alberti, principalmente na sua crítica velada aos que desmaterializam a arquitetura em busca de explicações filosóficas abstratas, gerando teorias desconectadas da cidade-real e de suas necessidades espaciais concretas, sociais, econômicas, políticas. Para tanto, cumpre repetir o velho e ainda insepulto pensador e tratadista:

[...] Júpiter. (acompanhado do resto dos deuses, maravilhado diante de um extraordinário teatro) em seu interior se considerava um idiota ou um retardado mental, porque ao planejar um modelo do mundo futuro, ao invés de dirigir-se aos construtores de tão excepcional obra, tinha se dirigido aos filósofos. (ALBERTI, 1991, p. 7)

<sup>6</sup> O artigo reproduz publicação original, cf. Sampaio (2002b).

## *Post scriptum*<sup>6</sup>

Por ocasião das comemorações dos 50 anos da Faufba, em 2009, após Lelé proferir uma palestra excepcional nessa Faculdade, fez-se um longo silêncio na plateia, só interrompido quando o colega Sérgio Ferro, da plateia, fez de improviso um veredicto (transcrito de memória) que poderia rematar esta fala derradeira:

[...] Lelé, não cabe fazer pergunta, e todos sabem que não sou de jogar confetes em ninguém, até porque você nem precisa, mas quero dar um depoimento pessoal: tenho viajado pelo mundo e visto muitas obras, de vários arquitetos famosos; [cita alguns] e posso afirmar que você não é só um grande arquiteto brasileiro, você é um dos maiores arquitetos do mundo. (informação verbal)

O silêncio que paralisava a todos foi substituído por uma espontânea manifestação de reconhecimento coletivo, por uma das mais longas e intensas ovações que já presenciei no auditório da nossa Faufba. Justa homenagem ao grande Lelé: um arquiteto ímpar.

## Referências

- ALBERTI, Leon Battista. *De Re Aedificatoria*. Madrid: AKAL, 1991.
- ANDERSON, Perry. *As origens da pós-modernidade*. Rio de Janeiro: Zahar, 1999.
- ARANTES, O. *O lugar da arquitetura depois dos modernos*. S. Paulo: Studio Nobel, EDUSP, 1993.
- ARAÚJO, Anete. *Arquitetura vernacular. Cadernos da Graduação*. Salvador: FAUFBA; EDUFBA, 2004. n. 1.
- ARGAN, G. Carlo. *A história da arte como história da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1969.
- ARGAN, G. Carlo. *El concepto del espacio arquitectónico desde el barroco a nuestros días*. Buenos Aires: Nueva Vision, 1961.
- ARTIGAS, Vilanova. *A função social do arquiteto*. São Paulo: Nobel, 1989.
- ARTIGAS, Vilanova. *Caminhos da arquitetura*. São Paulo: Lech, 1981.
- BAUDRILLARD, J. *Le système des objets*. Paris: Gallimard, 1968.
- BAUDRILLARD, J. *Simulacro e simulação*. São Paulo: Antropos, 1981.
- BAUMAN, Zygmunt. *Modernidade líquida*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.
- BECK, U. *Risk society: towards a new modernity*. London: Sage, 1992.
- BELL, Daniel. *O advento da sociedade pós-industrial: uma tentativa de previsão social*. São Paulo: Abril Cultural, 1976.
- BENOIT, Lelita. O positivista pós-moderno. *Folha de S. Paulo*, São Paulo, 23 abr. 1995. Caderno Mais!, p. 5-3.
- BERTALANFY, L. *Teoria geral dos sistemas*. Petrópolis: Vozes, 1970.
- BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/CCIVIL/Leis/LEIS\\_2001/L10257.htm](http://www.planalto.gov.br/CCIVIL/Leis/LEIS_2001/L10257.htm)>. Acesso em: 10 abr. 2010.

- BRUNA, Paulo J. V. *Arquitetura, industrialização e desenvolvimento*. São Paulo: Perspectiva, 1976.
- BUARQUE, S. C. Desenvolvimento sustentável: conceitos e desafios. *Análise&Dados-SEI*, Salvador, v. 6, n. 2, 1996.
- BURGESS, E. W. The Growth of the City. In: PARK, R. E. et al. *The City*. Chicago, University Press, 1925.
- BURKE, Peter. Inevitáveis empréstimos culturais. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 27 jul. 1997. Caderno Mais!, p. 5-3.
- BURKHARDT, F.; GRUMBACH, A. Construir a memória. *Revista Traverses*, Paris, n. 40, 1987.
- CALVINO, Ítalo. *As cidades invisíveis*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- CAMPOS FILHO, Cândido Malta. *As cidades brasileiras: seu controle ou o caos*. São Paulo: Nobel, 1989.
- CAMPOS FILHO, Cândido Malta. A lógica imobiliária urbana distorcida pela especulação. In: PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. *Planejamento urbano em São Paulo: pronunciamentos*. São Paulo: COGEP, 1979.
- CARVALHO, Edmilson. A questão da memória. *Revista RUA*, Salvador, n. 1, p. 9-33, 1988.
- CARVALHO, Edmilson. A questão da sustentabilidade. *Análise&Dados-SEI*, Salvador, v. 6, n. 2, 1996.
- CARVALHO, Edmilson. *A produção dialética do conhecimento*. São Paulo: Xamã, 2008.
- CERDÁ, Ildefonso. *Teoría general de la urbanización*. Paris: Editions du Seul, 1982.
- CHAGAS, Maurício. *Modernização e tradição: Lina Bo Bardi na Bahia*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Salvador, 2002.
- CHAUÍ, Marilena. *Cultura e democracia*. São Paulo: Cortez, 1993.
- CHOAY, Françoise. *El urbanismo: utopia y realidad*. 2.ed. Barcelona: Lumen, 1976.
- CHOAY, Françoise. *A regra e o modelo*. São Paulo: Perspectiva, 1985.
- CHOAY, Françoise. *A alegoria do patrimônio*. Lisboa: Ed. 70, 2000.
- CONNOR, S. *Cultura pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1993.
- CORDIVIOLA, A. *Arquitetura institucional e comercial na "Nova Bahia" e a réplica de uma polémica que não houve*. Salvador: Faculdade de Arquitetura da UFBA, 1996. Documento restrito.

- COSTA, Eduardo A. G. *Escritório do Plano de Urbanização da Cidade de Salvador (EPUCS): a modernização da estrutura urbana*. Dissertação Mestrado, PPG-AU/FAUFBA, 2009.
- COSTA, J. F. *A ética e o espelho da cultura*. São Paulo: Rocco, 1994.
- COSTA, Lucio. *O arquiteto e a sociedade contemporânea*. Salvador: Diretório da Escola de Belas Artes da UFBA, 1958.
- DEL RIO, Vicente. *Introdução ao desenho urbano, no processo de planejamento*. Rio de Janeiro; S. Paulo: PINI, 1990.
- DOSSÊ, F. *A história em migalhas*. São Paulo: Edunicamp, 1994.
- EISENMAN, P. O fim do clássico, o fim do começo, o fim do fim. In: MUSEU DE ARTE DE SÃO PAULO. *Malhas, escalas, rastros e dobras na obra de Peter Eisenman VV AA: catálogo*. São Paulo, 1993.
- EISENMAN, P. En Terror Firma: in Trails of Grotex. Trad. Anete Araújo. *Architectural Design*, Londres, v. 58, n. 1-2, p. 40-44, 1989.
- FAUSTO, Boris. *História do Brasil*. São Paulo: EDUSP, 1997.
- FERREZ, G. *Bahia, velhas fotografias 1858-1900*. Rio de Janeiro: Cosmos; Banco da Bahia, 1988.
- FERRO, Sérgio. *Arquitetura Nova. Rev. Teoria e Prática*, São Paulo, n. 1, 1967.
- FERRO, Sérgio. *O canteiro e o desenho*. São Paulo: Projeto, 1982.
- FICHER, S. Mitos e perspectivas: profissão de arquiteto e ensino de arquitetura. *Rev. Projeto*, maio, 1965.
- FONSECA, Albenísio. *A Câmara invertida*. Disponível em: <<http://www.aladilce.org.br>>. Acesso em: 5 jan. 2008.
- FOSTER, H. *Postmodern culture*. London: Pluto Press/Bay Press, 1993.
- FOUCAULT, Michel. *As palavras e as coisas: uma arqueologia das ciências humanas*. São Paulo: Martins Fontes, 1966.
- FRAMPTON. Towards a critical regionalism: six points for an architecture resistance. In FOSTER, H. *Postmodern culture*. London: Pluto Press/Bay Press, 1993.
- GALIANO, L. F. *Arquitetura de papel, papel de arquitetura: a nova velha síntese do classicismo pós-moderno*. Trad. A. Cordiviola. *Rev. CAU - Construcción Arquitectura Urbanismo*, Barcelona, n. 70, 1995.
- GEDDES, Patrick. *Cities in evolution*. N. York: Oxford University, 1915.
- GIDDENS, Anthony. *As conseqüências da modernidade*. São Paulo: Unesp, 1991.

- GOMES, W. O princípio poesia, para uma resposta à questão: "o que é modernidade?". *Rev. Textos*, Salvador, 2a sem., fase II, n. 30. p. 97-120, 1993.
- GOODMAN, R. *Después de los urbanistas, que?* Madrid: H. Blume, 1977.
- GROPIUS, Walter. *Bauhaus: novarquitectura*. São Paulo: Perspectiva, 1972.
- GÜELL, José M. L. *Planificación estratégica de ciudades*. Barcelona: Gilli, 1997.
- HABERMAS, J. *O discurso filosófico da modernidade*. São Paulo: Loyola, 1993.
- HALL, Peter. *Cidades do amanhã*. São Paulo: Perspectiva, 1995.
- HARVEY, David. *A condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1993.
- INSTITUTO LINA BO BARDI. *João Filgueiras Lima: Lelé*. São Paulo: Instituto Lina Bo Bardi; Lisboa: Blau, 1999.
- IRACHETA, A. X. *Hacia una planificación urbana crítica*. México: Guernika, 1998.
- JAMESON, Fredric. Postmodernism and Consumer Society. In: FOSTER, Hal. *Postmodern Culture*. London: Pluto Press, 1985.
- JAMESON, Fredric. *Modernidade singular: ensaio sobre a ontologia do presente*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.
- JAMESON, Fredric. *Pós-modernismo: a lógica cultural do capitalismo tardio*. São Paulo: Ática, 1996.
- KAPLAN, A. *O mal estar no pós-modernismo*. Rio de Janeiro, Zahar, 1993.
- KOPP, Anatole. *Quando o moderno não era um estilo e sim uma causa*. São Paulo: Nobel; EDUSP, 1990.
- KUNN, Thomas. *A estrutura das revoluções científicas*. 7. ed. São Paulo: Perspectiva, 2003.
- LIRA, Ricardo P. *Elementos de direito urbanístico*. Rio de Janeiro: Renovar, 1997.
- LOJIKINE, Jean. *O estado capitalista e a questão urbana*. S. Paulo: M. Fontes, 1981.
- LUKÁCS G. *Existencialismo ou marxismo?* São Paulo: Senzala, 1967.
- LYNCH, Kevin. *La imagen de la ciudad*. Buenos Aires: Infinito, 1970. Tradução de: *The Image of the City*. Cambridge.
- LYNCH, Kevin. *La buena forma urbana*. Barcelona: Gilli, 1985.
- LYOTARD, Jean-François. *A condição pós-moderna*. Rio de Janeiro: José Olympio, 2000.
- MAGNAVITA, P. R. A propósito da ideologia, pós-modernidade e desenho urbano. In: SEMINÁRIO DE DESENHO URBANO, 4., 1991, Brasília, DF: Anais... Brasília, DF: UnB, 1991.

- MAQUIAVEL. *O príncipe*. Porto Alegre: L&PM, 2009.
- MASCARÓ, J. L. *Desenho urbano e custos de urbanização*. Porto Alegre: DC Luzzatto, 1987.
- McLEOD, M. Do pós-modernismo ao desconstrutivismo: arquitetura e política da era Reagan. Tradução: Anete Araújo, do texto publicado in: *Rev. Assemblage*, Cambridge, Massachusetts, n. 13, p. 23-59, 1990.
- MEIRELLES, Hely Loppes. *Estudos e pareceres de direito público*. Volume IX. São Paulo: Editora RT, 1986.
- MONTANER, J. M. *Después del movimiento moderno: arquitectura de la segunda mitad del siglo XX*. Barcelona: Gilli, 1993.
- OCHOA, César. O significado do espaço construído. *Rev. Síntese - Departamento de Arquitetura e Urbanismo - UFSC, Santa Catarina*, n. 2, 1990.
- OLIVEIRA, Isabel Cristina Eiras de. *Estatuto da Cidade, para compreender...* Rio de Janeiro: IBAM/DUMA, 2001.
- PERES, Fernando da Rocha. *Memória da Sé*. 3. ed. rev. e ampl. Salvador, BA: Corrupio, 2009.
- PLANO Diretor de Desenvolvimento Urbano. EPUCS: uma experiência de planejamento urbano. Salvador: OCEPLAN / PMS, 1976.
- PLANO Diretor de Desenvolvimento Urbano: estudo imagem ambiental urbana. Salvador: OCEPLAN, 1978.
- PLANO Diretor de Desenvolvimento Urbano: estudo de imagem ambiental urbana. Salvador: OCEPLAN / PMS, 1986.
- PORTAS, Nuno. Arquitetura: forma de conhecimento: forma de comunicação. In: \_\_\_\_\_ *Novas perspectivas das ciências do homem*. Lisboa: Presença, 1970.
- RAMA, Angel. *A cidade das letras*. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- RAMON, Fernando. *La ideología urbanística*. Madrid: A. Corazón, 1985.
- ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei*. São Paulo: FAPESP; Nobel, 1997.
- ROSSI, Aldo. *La arquitectura de la ciudad*. Barcelona: Gilli, 1971.
- SACHS, Ignacy. *Stratégies de l'Écodéveloppement*. Paris: Economie et Humanisme, 1980.
- SALVADOR. Comissão do Plano da Cidade de Salvador. *Semana de Urbanismo*. Salvador: Graphica da Bahia, 1937.

- SALVADOR. Lei nº 3805, de 4 de novembro de 1987. Cria a transferência do direito de construir e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/legislacao/232842/lei-3805-87-salvador-ba>>. Acesso em: 10 abr. 2010.
- SAMPAIO, A. H. L. Em busca da modernidade: três desenhos para Salvador-Metrópole. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA URBANA, 1990, Salvador. *Anais...*: ANPUR; MAU-UFBA, 1990.
- SAMPAIO, A. H. L. EPUCS: ou notícia de um antecedente de Brasília. In: SEMINÁRIO DE DESENHO URBANO NO BRASIL, 4., 1991, Brasília. *Anais...* Brasília: SEDUR, 1991.
- SAMPAIO, A. H. L. A ideologia do movimento moderno e a cidade. In: SEMINÁRIO DOCOMOMO BRASIL, 1., 1995, Salvador. *Anais...* Salvador, 1995.
- SAMPAIO, A. Heliodoro L. *O pseudo pós-moderno baiano: lições de um desvio*. Rio de Janeiro: V-SCHU, 1996a.
- SAMPAIO, A. H. L. O pseudo pós-moderno baiano: lições de um desvio. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 4., 1996, Rio de Janeiro. *Caderno de resumos*. Rio de Janeiro: ANPUR, 1996b. p. 61. v. 1.
- SAMPAIO, A. H. L. Planejamento & forma urbana: notícias do pseudo pós-moderno baiano. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 7., 1997, Recife. *Anais...* Recife: ANPUR, 1997, p. 2146 - 2158. v. 3.
- SAMPAIO, A. H. L. *Formas urbanas: cidade-real & cidade-ideal: contribuição ao estudo urbanístico de Salvador*. Salvador: Quarteto, PPG-AU, 1999.
- SAMPAIO, A. H. L. *(outras) Cartas de Atenas; com textos originais*. Salvador: Quarteto; Ed./PPG-AU, 2001.
- SAMPAIO, A. H. L. Arquitetura e cidade: entre normas e transgressão. Palestra de encerramento. In: ENCONTRO DE ESCOLAS DE ARQUITETURA DO CONE SUL, 2002, Salvador. *Anais...* Salvador: FAUFBA, 2002a.
- SAMPAIO, A. H. L. Arquitetura e Cidade: o lugar de Lélé nesta relação. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 7., 2002, Salvador. *Anais...* Salvador: PPG-AU da FAUFBA; ANPUR, 2002b.
- SANTOS, Milton. *Por uma geografia nova*. São Paulo: Hucitec, 1978.
- SCHWARZ, Roberto. As idéias fora do lugar. *Estudos CEBRAP*, São Paulo, n. 3, 1973.
- SECRETARIA DE INDÚSTRIA E COMÉRCIO (Salvador, BA). *Plano Diretor do Centro Industrial de Aratu*. Salvador, 1967.
- SALVADOR. SEPLAN. *Plano de diretrizes urbanísticas para as áreas de influência do metrô de Salvador: Relatório*. Salvador: Prefeitura Municipal de Salvador; Imagem Consultoria e Informática, 2001. Edição de acesso restrito.

SINGER, Paul. Economia capitalista. *Chão: Rev. de Arquitetura*, São Paulo, n. 3, 1978.

SINGER, Paul. *Economia política da urbanização*. São Paulo: Brasiliense, 1976.

SITTE, Camilo. *A construção da cidade segundo princípios artísticos*. São Paulo: Ática, 1992.

TAFURI, M. *Teorias e história da arquitetura*. Lisboa, Presença; M. Fontes, 1979.

TAFURI, Manfredo. *Projeto e utopia*. Lisboa: Presença, 1985.

TOPALOV, Cristian. *La urbanización capitalista: algunos elementos para su analisis*. México: Edicol, 1976.

URDANETA, A. Os custos do desenvolvimento urbano. *Revista Planejamento*, Salvador, v. II, n. 3, mai.-jun. 1974.

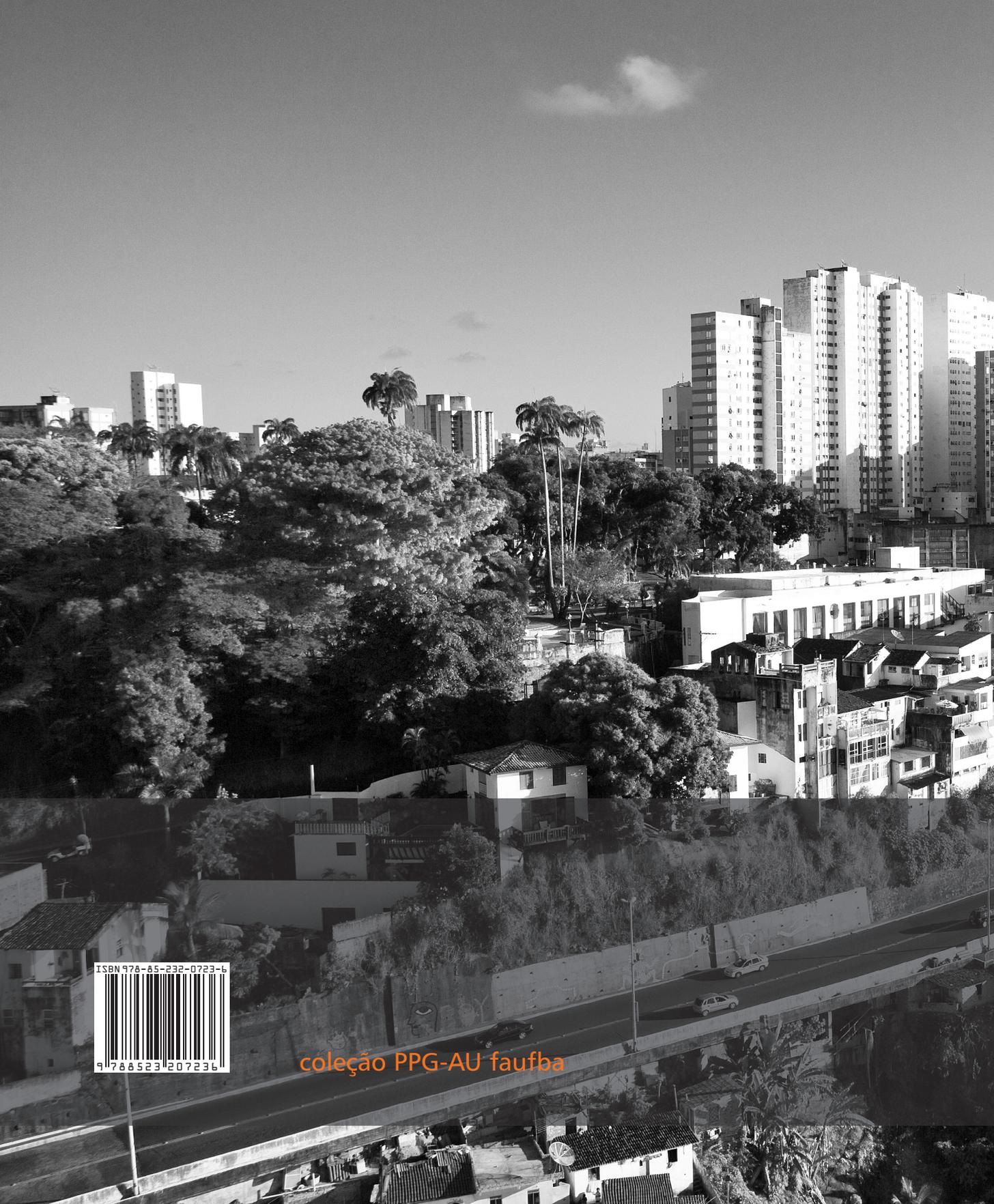
VASCONCELOS, P. Repensando a Região Metropolitana de Salvador. In: CONGRESSO DE GEOGRAFIA, 7. Salvador. *Anais...* Salvador, 1990.

VENTURI, Roberto. *Complejidad y contradición en la arquitectura*. Barcelona: Gustavo Gili, 1972.

ESTE LIVRO FOI IMPRESSO NO FORMATO 192 X 234 MM,  
COM AS FONTES HUMNST 777 LT BT E ITC OFFICINA SANS BOOK,  
NO SETOR DE REPROGRAFIA DA EDUFBA, EM PAPEL ALTA ALVURA  
75 G/M<sup>2</sup> (MIOLO) E NA CIAN GRÁFICA, EM CARTÃO SUPREMO  
250 G/M<sup>2</sup> (CAPA).

TIRAGEM DE 500 EXEMPLARES

SALVADOR, 2010



ISBN 978-85-232-0723-6



9 788523 207236

coleção PPG-AU faufba