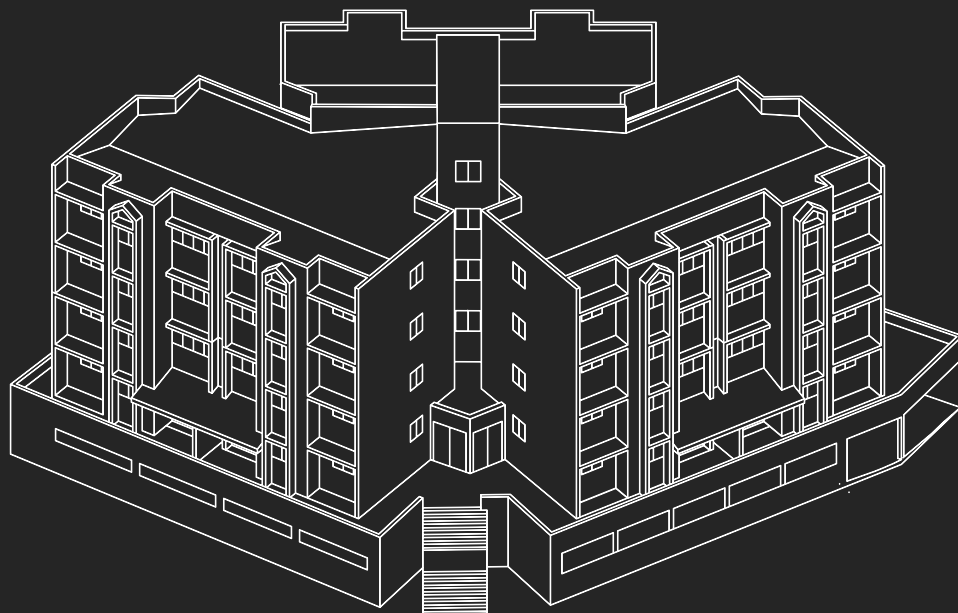


MINHA VAGA, MINHA MORADA

arquitetura para pessoas e automóveis em Salvador, Bahia



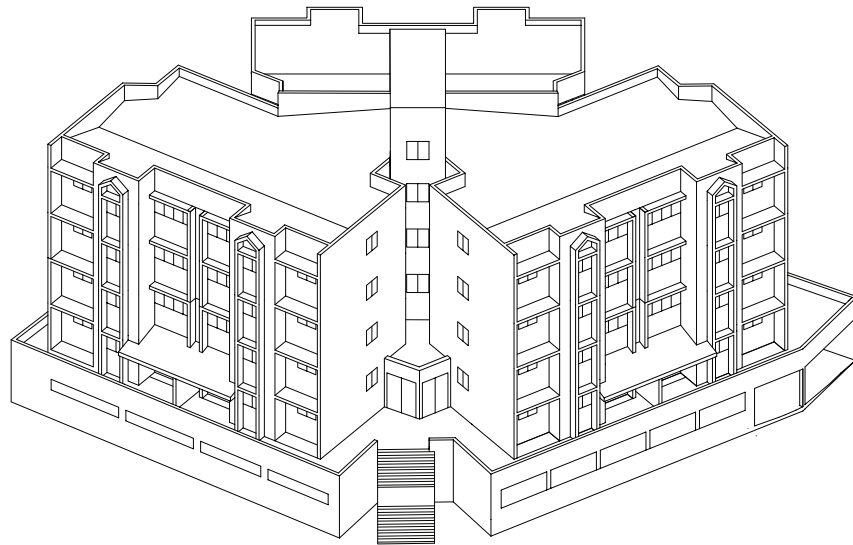
Márcio Correia Campos



E D U F B A

MINHA VAGA, MINHA MORADA

arquitetura para pessoas e automóveis em Salvador, Bahia



Márcio Correia Campos

Salvador
EDUFBA
2019

UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA

Reitor

João Carlos Salles Pires da Silva

Vice-reitor

Paulo Cesar Miguez de Oliveira

Assessor do Reitor

Paulo Costa Lima



EDITORA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA

Diretora

Flávia Goulart Mota Garcia Rosa

Conselho Editorial

Alberto Brum Novaes

Angelo Szaniecki Perret Serpa

Caiuby Alves da Costa

Charbel Niño El Hani

Cleise Furtado Mendes

Evelina de Carvalho Sá Hoisel

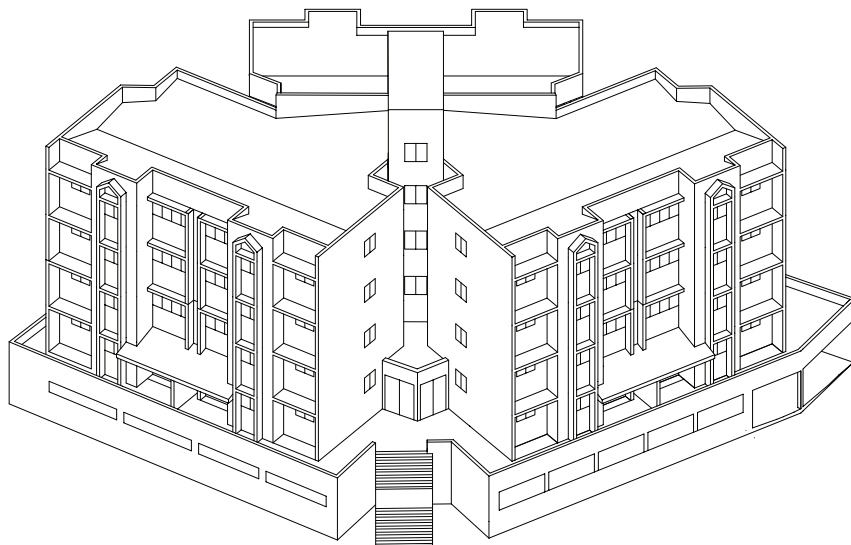
José Teixeira Cavalcante Filho

Maria do Carmo Soares de Freitas

Maria Vidal de Negreiros Camargo

MINHA VAGA, MINHA MORADA

arquitetura para pessoas e automóveis em Salvador, Bahia



Márcio Correia Campos

Salvador
EDUFBA
2019

Autores, 2019.

Direitos para esta edição cedidos à Edufba.

Feito o Depósito Legal

Grafia atualizada conforme o Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa de 1990, em vigor no Brasil desde 2009.

Capa e Projeto Gráfico
Gabriel Dantas e Gabriel Cayres

Fotografias
Márcio Correia Campos

Revisão
Hilário Mariano dos Santos Zeferino

Desenhos
Arthur A. V. dos Reis
Juliana L. de Farias

Normalização
Sandra Batista

Paula F. Florence

SISTEMA DE BIBLIOTECAS – UFBA

Campos, Márcio Correia

Minha vaga, minha morada : arquitetura para pessoas e automóveis em Salvador, Bahia / Márcio Correia Campos.- Salvador : EDUFBA, 2019.- 190 p. ; il.

ISBN 978-85-232-1903-1

1. Arquitetura residencial. 2. Habitação. 3. Tipologia (arquitetura). 4. Salvador (BA).

CDD - 728.9

Elaborada por Evandro Ramos dos Santos CRB-5/1205

Editora afiliada à



Editora da UFBA
Rua Barão de Jeremoabo
s/n – Campus de Ondina
40170-115 – Salvador – Bahia
Tel.: +55 71 3283-6164
www.edufba.ufba.br
edufba@ufba.br

Este livro é dedicado ao professor Marco Aurélio Andrade de Filgueiras Gomes, a quem devo a formação em pesquisa em Arquitetura e Urbanismo.





SUMÁRIO

Prefácio	10
Introdução	14
O grande paredão	15
De Tóquio a Salvador	18
O automóvel necessário	20
Variações em torno da planta H	24
Porque tipologia (pressupostos e a explicação do método)	26
O tipológico geral	31
Do Tipo ao Sítio	33
O grupo P1	34
O grupo P2	40
O grupo P3	48
O grupo P4	58
O grupo M2	68
O grupo M3	76
O grupo M4	92
Do Sítio ao Tipo	112
O edifício de uso misto	114
A base compartilhada	120
Outras garagens	136
Manipulando o H	146
Assimetrias de Volume e Superfície	160
Verticalidade limitada	174
Conclusão	184
Referências	189

PREFÁCIO

Este livro tem uma origem remota e outra mais recente. Quando iniciei o mestrado em Arquitetura na Universidade Técnica de Viena, na Áustria, há mais de 20 anos, tive contato com um leque de disciplinas que complementaram minha formação na Universidade Federal da Bahia (UFBA) dos anos 1980/1990: aulas teóricas, vasta bibliografia, todo um campo de pesquisa sobre edifícios, seus requisitos funcionais, seus arranjos espaciais mais eficientes, e as complexas relações entre os usos, dimensões e configurações espaciais dos edifícios. Era uma grande descoberta que revelava claramente um confronto entre uma formação dentro de uma tradição radicalmente modernista, na qual o arquiteto estava convidado a criar “genialmente”, do zero, uma solução essencialmente inovadora para cada problema de projeto, e uma calcada na revisão e atualização contínua de um legado cultural arquitetônico e que, naquele momento, acabava de deixar um período substancialmente marcado por alguns dos mais famosos arquitetos pós-modernistas europeus. A tarefa de iniciar o projeto de um museu ou de uma escola quando se tinha disponível uma referência elaborada a partir de uma série de exemplos analisados e comparados parecia-me, sem dúvida, consideravelmente menos penosa.

Recentemente, ao assumir a coordenação de uma turma do Atelier de Projeto III como professor da Faculdade de Arquitetura da UFBA, cujo conteúdo trata das questões da habitação em diferentes escalas, resolvi introduzir um exercício que operasse com a tipologia como método analítico-propositivo para o projeto de um edifício multirresidencial. A qualidade dos trabalhos desenvolvidos, revelando uma capacidade extraordinária de domínio das variações dos modelos recorrentes no bairro estudado, demonstrou que seria possível e útil iniciar um projeto de pesquisa para conhecimento em larga escala da produção de arquitetura da cidade, que frequentemente é muito rapidamente menosprezada. A ideia era conseguir uma sistematização desta arquitetura que viesse a permitir um primeiro panorama geral. Passadas mais de duas décadas entre aquele momento e este, continua sendo escassa a produção bibliográfica sobre

tipologia de arquitetura no Brasil; na Bahia, a produção é rara, para não dizer sem tradição alguma.

No debate internacional sobre a disciplina, a importância da tipologia de arquitetura como instrumento analítico e propositivo, que havia perdido o peso a partir de meados dos anos 1980, retomou vigor nos últimos dez anos, em especial graças às possibilidades ampliadas de cruzamento de dados garantidas pelos *softwares* populares associadas à capacidade de representação oferecida pelos *softwares* gráficos. No campo da teoria da arquitetura, nenhum livro foi tão inspirador como *Made in Tokyo*, de Momoyo Kajima, Junzo Kuroda e Yoshiharu Tsukamoto, lançado em 2010 e que trazia, através de sua “tipologia negativa”, um renovador emprego do método.

É diante deste desafio que um projeto de pesquisa foi apresentado aos editais do Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica (Pibic) e do Permanecer da UFBA no ano de 2015, possibilitando a formação de uma equipe de iniciação científica sob minha responsabilidade que, desde então, agregou um grupo de estudantes, bolsistas e voluntários, cujo trabalho é a base fundamental para a realização deste livro. Sem o empenho de Leandro Pereira Santana, Hadassa Silva da Cruz Santana, Rodrigo Oliveira Sena, Luciana Fraga Lima Nunes, Nelson Ribeiro Carreira, Juliana Lopes de Farias, Vitória Borges Silva, Paula Franco Florence, Gustavo Henrique Pereira, Débora Tayná Prates Aguiar e Arthur Andrade Vitorino dos Reis, este livro não seria possível. Esse grupo de estudantes atuou em campo, fazendo fichamento dos edifícios, levantando informações em bibliotecas, participou da elaboração do instrumento de coleta e tratamento estatístico de dados, construiu os modelos de representação, enfim, esteve ativamente, em diferentes etapas da pesquisa, contribuindo para o seu desenvolvimento. Um destaque especial merece a contribuição de Arthur A. Vitorino dos Reis, que, tendo colaborado por três anos seguidos no desenvolvimento da pesquisa, foi responsável por uma série de aspectos fundamentais desta publicação, como, apenas para citar um exemplo, a quase totalidade dos desenhos em perspectiva que ilustram os edifícios aqui tratados.

É assim que este livro deve ser compreendido: como a síntese crítica de um trabalho de pesquisa que em um período de três anos produziu dados sobre aproximadamente 1.100 edifícios multirresidenciais construídos em Salvador nas áreas que correspondem à sua expansão territorial a partir dos anos 1970 e às transformações de adensamento nos bairros consolidados anteriormente. A seleção dos 56 exemplos que

compõem este livro é fruto de uma rigorosa aplicação do método, o que inclui não somente uma complexa definição de hierarquização senão também um processo contínuo de revisão e correção dos registros.

Gostaria de agradecer ainda a Christopher F. Laferl pela contribuição em diferentes momentos sobre a metodologia e tratamento de dados; a Carolina Fialho, pela leitura e revisão crítica do texto, com sugestões sempre muito pertinentes; a Gabriel Dantas, que gentilmente elaborou o *design* gráfico das páginas que abrigam o registro individualizado dos edifícios; a todos os estudantes, aos colegas professores e monitores que, desde 2015, vêm participando do exercício didático que é a base e o objetivo de uma produção bibliográfica que tenta oferecer uma compreensão de como é projetada, elaborada e usada a arquitetura da habitação multirresidencial em Salvador; e à Editora da Universidade Federal da Bahia (EDUFBA), pelo cordial acolhimento deste trabalho.

Este livro está estruturado em quatro partes: a introdução, que apresenta as premissas conceituais, assim como a metodologia de pesquisa; os edifícios que representam os grupos estabelecidos pela pergunta original da pesquisa – que procura entender como a arquitetura multirresidencial de Salvador se articula para abrigar o automóvel particular além das pessoas –; os edifícios que representam as maneiras como uma série de particularidades percebidas através da sistematização marcam os edifícios e a paisagem urbana da cidade; e, finalmente, a conclusão. Esperando oferecer suporte à formação dos estudantes de Arquitetura e Urbanismo, este livro guarda ainda a possibilidade de servir ao público em geral como um guia da arquitetura multirresidencial contemporânea da cidade. Em ambos os casos, ele pretende ser compreendido como uma contribuição da crítica de arquitetura para o debate local sobre a disciplina.

Salvador, agosto de 2018.

INTRODUÇÃO



O GRANDE PAREDÃO

Vista a partir do Atlântico, entre a Barra e Itapuã, Salvador é um grande paredão formado por edifícios multirresidenciais, sem notáveis distinções de elementos da paisagem natural, como áreas verdes ou elevações, ou de particularizações do conjunto edificado. Esta é uma imagem muito distinta de meados dos anos 1970, quando, no bairro da Pituba, o Parque Júlio César, um marco da expansão urbana calcada na verticalização da habitação, com suas 17 torres de 21 andares agrupadas em três quadras identificadas pelas cores predominantes azul, verde e laranja, era um importante marco visual reconhecível dali até o limite norte da orla da cidade. Ele estabelecia também uma clara organização espacial no seu entorno imediato, servindo, portanto, de marco e modelo de desenho urbano, estabelecendo-se como elemento constituinte da paisagem.

Hoje, aproximando-se da cidade, é praticamente impossível reconhecer marcos ou conjuntos arquitetônicos ordenadores no seu espaço: imperam a individualidade e a desordem, que reúnem tanto as áreas onde predomina a atividade das empresas imobiliárias como as ocupadas pelos bairros populares através de autoconstrução. Estando hoje na rua de acesso a uma das quadras do Parque Júlio César, é possível que seus edifícios sequer sejam percebidos. Nesta escala de percepção do ambiente construído, rapidamente

constata-se que, após a primeira impressão de individualidade e desordem, o conjunto arquitetônico passa a revelar uma repetição de seus modelos, que muito facilmente se cristaliza numa ampla e difusa noção de monotonia.

Esta expressão única e vigorosa, às vezes paradoxal, de um individualismo exacerbado combinado a uma repetição monótona de modelos caracteriza uma arquitetura multirresidencial violentamente pragmática no aproveitamento do potencial construtivo associado a uma alucinante fábrica publicitária que apresenta os edifícios destinados à moradia como mecanismos autônomos, capazes de incorporar no lote individual todo um leque de atividades sociais.

Esta é também a arquitetura de uma cidade que, no período de pouco mais de quatro décadas entre a construção do Parque Júlio César e a atualidade, teve o solo tão intensamente ocupado que assumiu recentemente o posto de cidade mais densamente povoada no país. À primeira vista, este processo de adensamento em uma península estreita e ao redor de uma infraestrutura escassa para o número de pessoas atraídas pela cidade pode ser compreendido por meio dos elementos descritos por Rem Koolhaas sobre o processo de crescimento populacional de Lagos, na Nigéria, onde as forças empreendedoras disputam em conflito, como uma construção contínua de possibilidades, aquilo que o arquiteto denomina um sistema disfuncional. (KOOLHAAS, 2014, p. 9) Entretanto, este é um processo que corresponde também, em linhas gerais, ao fenômeno de alcance global descrito por Frampton (1993, p. 9, tradução nossa) sobre um desenvolvimento irrefutável a partir da segunda metade do século XX:

Em nenhuma outra parte, isto foi mais evidente que no caso da cidade, onde a cisão entre arquitetura e desenvolvimento urbano levou a uma situação em que a possibilidade de a primeira contribuir com o segundo e vice-versa, durante um longo período de tempo, tornou-se extremamente limitada. [...] Que [a cidade] tenha sido dissipada por forças que têm suas raízes muito além de seu controle está demonstrado pela rápida erosão da cidade provinciana norte-americana, depois de finalizada a Segunda Guerra Mundial, como consequência do efeito combinado da autopista, da suburbanização e do supermercado.¹

1 “El ejemplo mas evidente de todo esto es la ciudad, donde la separación entre arquitectura y desarrollo urbano ha llevado a una situación en la que la posibilidad de que se aporten algo mutuamente durante um largo período de tempo ha quedado



Em Salvador, estas linhas gerais descritas em ambas as referências combinam-se em uma ação que reúne três características que passam a definir o modo de uso do solo urbano:

- a) uma degradação contínua dos elementos ambientais, através da virtual eliminação das áreas verdes e de dunas, poluição dos rios e das praias, recobrimento de superfícies com materiais refletores de calor;

de pronto sumamente limitada. [...] El hecho de que ha sido disipada por fuerzas situadas fuera de su control queda demostrado por la rápida erosión de las ciudades provinciales norte-americanas tras el fin de la II Guerra Mundial, como consecuencia del efecto combinado de las autopistas, las urbanizaciones y los supermercados”.

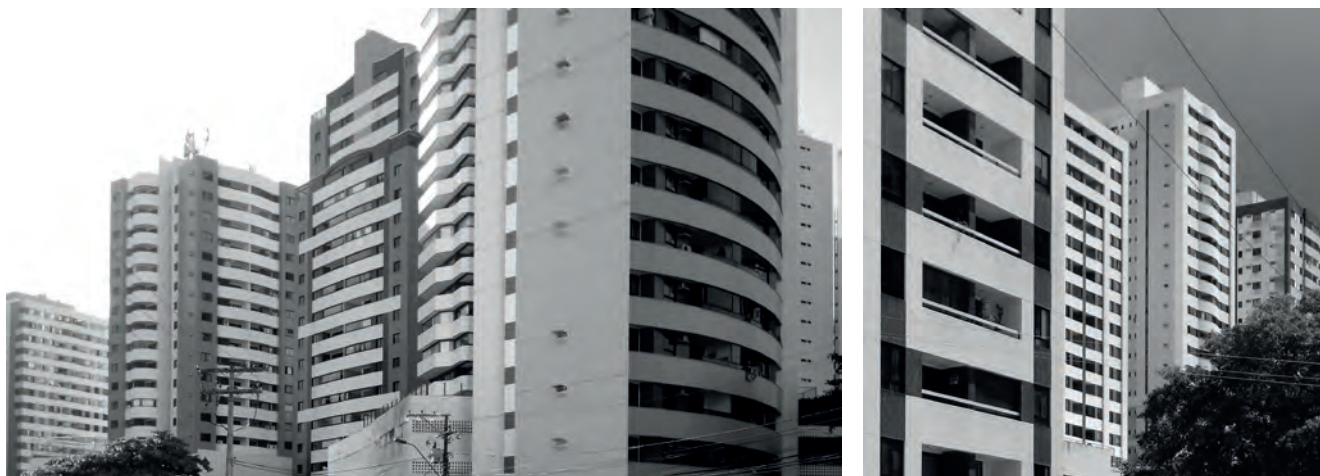
- b) um *stress* contínuo de todo e qualquer sistema de infraestrutura urbano, com forte pressão de demanda em todos os seus componentes, dos equipamentos de saúde a esporte e lazer, da água e esgoto ao transporte coletivo;
- c) supressão ou repressão dos espaços abertos de uso coletivo, com o desenvolvimento em espaços interiores destinados a atividades tradicionalmente desenvolvidas na rua ou praça, tendo como máximo exemplo a concentração do comércio em *shopping centers*.

O marco temporal para estas transformações é, sem dúvida, estabelecido pela criação do Centro Administrativo da Bahia (CAB), na região da Avenida Paralela, e do novo centro financeiro e de negócios, na região do novo Terminal Rodoviário e do Shopping Center Iguatemi. (CAMPOS, 2012, p. 117-118)

DE TÓQUIO A SALVADOR

A impressão de repetição monótona que complementa a imediata imagem de individualismo e desordem acaba por estabelecer um grande borrão de indiferença no olhar para a arquitetura da cidade. É difícil manter um interesse curioso e despido de preconceitos diante de uma produção rapidamente reconhecida e, na sequência, rejeitada como fruto puro e simples de especulação imobiliária. No cotidiano do uso de um espaço tão estressado pela disputa da rede de infraestrutura e caoticamente disposto, em desacordo com os princípios historicamente herdados da cultura europeia, esta arquitetura facilmente submerge numa grande névoa de indiferença.

Essa névoa tem uma ação muito semelhante à maneira com que o estranhamento descrito pelos autores de *Made in Tokyo* se dissipa após uma semana do retorno à capital do Japão de uma viagem à Europa. Como eles apontam no seu já famoso livro, é impossível compreender a especificidade do conjunto edificado nos últimos 40 anos com o emprego de tecnologia moderna, e que corresponde à quase totalidade dos edifícios da cidade, através do canônico conhecimento sobre arquitetura das obras de autores consagrados ou de compêndios registradas nos livros especializados. (KAJIMA; KURODA; TSUKAMOTO, 2010, p. 8) O conjunto de edifícios que representam Tóquio reflete muito mais uma vitalidade derivada



da combinatória surpreendente de usos, se comparados ao estabelecido pela tradicional cidade europeia, marcada por edificações antigas, bem mais rígidas, menos adaptáveis. Um apelo a um olhar desprovido de categorias estéticas consolidadas, que permitisse identificar, analisar e valorizar uma série de edifícios cuja resposta ao ambiente e a condições programáticas tendem a refletir esta específica vitalidade urbana de Tóquio é o grande ponto de partida para a dedicação aos edifícios representados em forma de um guia de arquitetura no livro que marcou profundamente a reflexão sobre a disciplina no início do século XXI. (KAJIMA; KURODA; TSUKAMOTO, 2010, p. 9-11)

A primeira grande influência que *Made in Tokyo* exerce sobre este trabalho é exatamente a de sublinhar a necessidade de se descolar das referências eruditas ou canônicas para conseguir compreender a produção de arquitetura em Salvador nas últimas décadas. É um apelo ao ordinário e vulgar que tem uma tradição na teoria e crítica de arquitetura que passa invariavelmente por livros como *Learning from Las Vegas*, de Rauch, Scott Brown e Venturi, ou *Delirious New York*, de Rem Koolhaas. Não é tarefa fácil voltar o olhar para uma produção amplamente menosprezada, mas que efetivamente estabelece a arquitetura da cidade. No desenho da produção de arquitetura marcada em uma primeira impressão pelo individualismo e monotonia, pode-se afirmar que as molduras legais e do mercado imobiliário garantem um campo de atuação tão mais livre

de restrições para os empreendedores, quanto menos autônomo para os arquitetos. Visto por este ângulo, este livro é uma aproximação com a tentativa de conhecer, analisar e sistematizar certo conhecimento arquitetônico produzido pela atuação cotidiana dos escritórios de arquitetura nesta pequena brecha de autonomia que lhes cabe, e que hoje se encontra materializado nos edifícios da cidade.

Aqui se estabelece uma clara distinção de objeto em relação ao livro que tanto impulsionou este trabalho: enquanto os autores de *Made in Tokyo* trabalham sobre a combinação de usos e sobre estruturas físicas flexíveis e híbridas, sem a assinatura de arquitetos, eles têm como pano de fundo um sólido e contínuo trabalho de tipologias arquitetônicas desenvolvidos pelas universidades no Japão. Este não é o caso do conhecimento sobre a arquitetura local, pois enquanto estudos tipológicos têm uma certa consolidação no campo da arquitetura anterior ao movimento moderno, no caso da produção do século XX e contemporânea predominam os estudos sobre arquitetos de destaque, reconhecidos individualmente, ou sobre a preservação de edifícios emblemáticos. A arquitetura de autoconstrução e de conjuntos habitacionais tem sido objeto de estudos em trabalhos acadêmicos que não deixam de abordá-los também através de um sistema classificatório de caráter tipológico, sem, no entanto, conformar uma tradição de estudos tipológicos. Escrita a partir da escala da cidade, a mais ampla e consistente abordagem tipológica recente sobre o conjunto edificado de Salvador é o volume 1 dos *Cadernos da cidade, uso e ocupação do solo*, publicação da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, Habitação e Meio Ambiente, de 2009, que apresenta uma tipologia da ocupação do solo, articulando a arquitetura multirresidencial aos índices de densidade, a partir dos parâmetros de renda familiar, número de pavimentos e parcelamento do solo. Considerando que esta publicação da prefeitura oferece uma classificação a partir da escala urbana, o que está proposto neste livro é uma compreensão tipológica a partir da escala arquitetônica, o que implica observar outros detalhes e relacionar de maneira diversa outros parâmetros.

O AUTOMÓVEL NECESSÁRIO

Desta maneira, este livro se propõe a apresentar um estudo de caráter tipológico sobre a imensa produção de arquitetura multirresidencial,



formalizada através de projeto e/ou empreendimento, que consolidou, nas quatro décadas a partir de 1970, a grande massa edificada a ocupar o solo da cidade, a partir de uma questão central: como a arquitetura multirresidencial em Salvador se transforma e que adaptações apresenta ao assumir como parte fundamental do seu programa de moradia o abrigo do automóvel em suas mais diversas variações? Como a arquitetura articula, a partir deste pano de fundo de crescente adensamento populacional, a verticalização dos edifícios com a disseminação dos automóveis em uma cidade onde as leis urbanísticas passam a exigir a oferta de vagas para o automóvel em proporção ao tamanho dos apartamentos? Como o automóvel é abrigado e de que maneira, em decorrência deste dado, o edifício multirresidencial é adaptado, alterado, modificado a partir de organizações espaciais mais genéricas, tanto da cultura universal da arquitetura moderna como dos edifícios construídos no período anterior à expansão urbana, dentro da malha compacta que definia Salvador até meados dos anos 1950?

Se estudar a produção mais ou menos anônima da arquitetura multirresidencial já exige um determinado esforço de deixar de lado certos preconceitos muito arraigados, a barreira ainda é maior em relação ao abrigo do automóvel, este grande vilão de toda revisão crítica do urbanismo do movimento moderno, que hoje é tão bem representada mundialmente pelo ativismo em defesa da bicicleta como instrumento e símbolo de uma radical mudança de compreensão e uso dos espaços urbanos. Aqui, mais uma vez, *Made in Tokyo* serve como referência para a superação destes preconceitos. O livro não somente enaltece a autopista urbana como lugar privilegiado de observação da fábrica urbana da cidade, senão também reconhece a maneira como os edifícios passam a incorporar o tráfego e o sistema de locomoção como forma de participar ativamente dos objetivos de garantir uma clara conectividade entre distintas localizações e um acesso fácil aos destinos dos moradores da cidade. Tudo isto tem como pano de fundo o crescimento cinco vezes maior do número de automóveis do que das vias no intervalo entre os anos 1970 e 1980, levando ao fim a um compartilhamento total do espaço entre automóveis e pedestres; daí que, “por necessidade, os carros entraram na esfera das pessoas”. (KAJIMA; KURODA; TSUKAMOTO, 2010, p. 26-27)

Se as linhas gerais do fenômeno global apontado por Frampton já seriam suficientes para observar a arquitetura contemporânea a partir da perspectiva da influência do automóvel, esta constatação de que os automóveis entraram por necessidade na esfera das pessoas é igualmente válida para Salvador, a ponto de estar sintetizada no título deste livro. Além disso, uma série de particularidades relacionadas ao sítio e ao reconhecidamente precário sistema público de transporte acabaram por estabelecer em Salvador um imperativo para a posse e uso do automóvel particular especialmente forte. Tendo triplicado a população entre 1960 e 1990, passando de 650 mil habitantes para mais de 2 milhões (IBGE, 2010), a cidade neste período contava somente com uma precária linha de trem de subúrbio e uma igualmente precária e ineficiente rede de linhas de ônibus. Esta rede de linhas de ônibus, por sua vez, opera em um sistema de vias construídas a partir dos princípios do Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade de Salvador (Epucs), implantado em 1943, coordenado por Mário Leal Ferreira (SAMPAIO, 1999, p. 174), e que estabeleceram uma fragmentação do tecido urbano, criando vazios que pulverizaram a malha urbana e que vêm sendo desde então ocupados progressivamente. (SAMPAIO, 1999, p. 114) A primeira linha de metrô foi inaugurada somente em 2013, o que evidencia a adoção do veículo individual como única alternativa



eficiente e de qualidade para o deslocamento na cidade. E assim, nos últimos 20 anos, o crescimento da população teve sua intensidade drasticamente reduzida, passando de pouco mais de 2 milhões em 1990 para cerca de 2 milhões e 700 mil em 2010, o que representa um aumento de aproximadamente 35% no período (IBGE, 2010), enquanto o número de automóveis na região metropolitana registrou entre 2001 e 2012 um crescimento de aproximadamente 109%, passando de 344.010 para 718.752 automóveis. (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, 2013, p. 19)

E se este quadro já seria claro o suficiente para demonstrar o vigor com que o automóvel se impõe como objeto de necessidade em Salvador, as suas condições topográficas dramatizam-no ainda mais: longe de serem incorporadas nas áreas de expansão urbana, as soluções mecânicas (planos inclinados e elevadores públicos) que permitem ao pedestre vencer a diferença de altura da encosta permaneceram restritas ao centro histórico. Como os ônibus têm um tamanho que restringe o seu emprego na rede de vias e caminhos que foi estabelecida na encosta dos vales, os deslocamentos por meio de veículos coletivos tendem a se tornar ainda mais extensos para quem deles depende. Em Salvador, a associação desses fatores gerou grandes trechos de cidade monofuncionais, até bairros inteiros, como o Alto do Itaigara ou Cidade Jardim, onde a vida pressupõe uma simbiose entre o morar e o dirigir.

O resultado de todo este quadro é uma sobrevalorização do automóvel; abrigá-lo, como já vimos, passa a ser um imperativo da lei; qualificar o seu abrigo, um importante elemento de proteção de patrimônio tão valorizado e de distinção social, que passa a subordinar uma série de usos previstos anteriormente para os espaços comuns e/ou não construídos dos edifícios. A hierarquia de qualificação do abrigo do automóvel estabelece *a priori* uma clara distinção entre áreas de estacionamento e garagem. Mesmo que cobertas por estruturas leves, as vagas de estacionamento estabelecem uma ligação não protegida entre o automóvel e o acesso

à circulação vertical dos edifícios. Já as vagas de garagem, dentro de parte fechada de edificação de caráter permanente, não somente implicam proteção dos usuários neste percurso, senão também elevada proteção dos automóveis contra irradiação solar, salinidade do ar e outros elementos do ambiente natural, como pássaros e frutos de árvores.

Além dessa fundamental distinção entre estacionamento e vagas de garagem, a importância que o automóvel adquiriu para o morar em Salvador determinou que fossem consideradas e classificadas para o estudo aqui apresentado todas as áreas originalmente não configuradas para o abrigo de automóveis e que, através da apropriação do espaço, passaram a ser usadas para este fim. Desta maneira, áreas descobertas originalmente previstas para jardins, recuos laterais ou afastamentos entre edificações, áreas de lazer e esportes etc. que tenham sido tomadas pelo uso para servirem de estacionamento para veículos, assim foram classificadas neste estudo. No processo de coleta de dados, esta informação, assim como o relativo às áreas originalmente previstas para estacionamento, foi sempre qualificada quanto à sua posição relativa ao terreno e edifício (frontal, lateral e fundos). Seguindo esta mesma atitude, em todos os casos onde as áreas de *pilotis*, no térreo dos edifícios, passaram a ser usadas como abrigo dos automóveis, procedeu-se o seu registro como garagens, em especial por permitirem um privilegiado acesso protegido entre o automóvel e a circulação vertical.

VARIAÇÕES EM TORNO DA PLANTA H

A grande impressão de monotonia que a primeira apreensão de uma paisagem urbana tão marcada por um individualismo exacerbado é capaz de produzir está relacionada em boa parte à facilmente reconhecível repetição dos edifícios multirresidenciais com planta em H, com quatro apartamentos por andar e as áreas de circulação vertical concentradas no centro, eliminando assim corredores de uso comum. Neste aspecto, o conjunto edificado de Salvador é minimamente diferente da situação nacional descrita por Sidnei Guadanhim (2014, p. 11) em seu livro *Habitação coletiva contemporânea: 1990-2010*:

Por muitos anos predominam no Brasil edifícios com plantas compactas em forma de H, desenho que reduz as áreas de circulação vertical e horizontal, mas impede a correta orientação solar das unidades.



Partindo deste pressuposto, uma primeira e elementar pergunta lançada aos edifícios da cidade trata exatamente de verificar a medida do predomínio desta lógica organizacional que estabelece uma radical economia das áreas destinadas à circulação coletiva e que, associada ao emprego do elevador, amplia a sua eficiência econômica. A esta pergunta fundamental associa-se, por extensão, a sua correspondente inversa: quais as variações possíveis a partir de um esquema tão rígido como a planta em H e o quanto é possível se distanciar deste princípio organizador da forma?

Aspectos importantes do sítio devem ser levados em consideração na análise destes edifícios: por um lado, a rigidez da planta em H estabelece uma série de questões sobre a orientação solar dos apartamentos, levando a situações indesejadas, e da possibilidade de ventilação cruzada, com maior ou menor intensidade e qualidade, para todas as unidades, em associação à imposição do recuo lateral, que gera edifícios isolados no lote, como é o caso de Salvador; por outro lado, a sinuosidade das linhas naturais da topografia associada à declividade das encostas de ambos os lados das ruas de cumeada assumem um dramatismo na composição arquitetônica quando os fundos de vale recebem as autopistas urbanas, criando novas vistas públicas – eliminando progressivamente a distinção entre fundo e frente –, novos acessos e novos traçados de vias e lotes, e as edificações começam a adquirir uma altura que tende a ser expressivamente maior que a diferença



entre o topo dos morros e o fundo dos vales, estabelecendo uma antes inexistente radical relação de escala entre edifícios e relevo.

É do enfrentamento deste novo contexto, entregue ao espírito pragmático e empreendedor das empresas sem maiores ou mais detalhadas definições de parâmetros para a qualificação dos edifícios e dos espaços públicos, que a arquitetura dos edifícios multirresidenciais irá se estabelecer na medida em que progressivamente se verticaliza e que seu programa definitivamente assume a tarefa de dar abrigo tanto às pessoas como aos seus automóveis. É sem dúvida em uma fenda muito estreita que os arquitetos trabalham para articular em projeto os dados do lugar e das exigências programáticas.

PORQUE TIPOLOGIA (PRESSUPOSTOS E A EXPLICAÇÃO DO MÉTODO)

Diante de premissas que indicam a repetição de padrões com poucas variações no desenho da arquitetura, torna-se evidente que, para uma compreensão ampla mais apurada da arquitetura multirresidencial da cidade, o método tipológico é capaz de fornecer uma percepção mais precisa e objetiva tanto dos aspectos da repetição de padrões como também as diversas maneiras pelas quais modelos conseguem se desviar desses padrões.



Por tipo, consideramos a definição consolidada no campo da arquitetura e tão bem apresentada por Guadanhim (2014, p. 18), ao citar Argan (2004) e Rossi (1966), ao combinar a “redução de uma série de variantes formais a uma suposta estrutura comum”, com a noção de “um enunciado lógico que está antes da forma e que a constitui”, o que desta maneira articula o momento analítico ao compositivo. E intrinsecamente relacionado a este núcleo conceitual da definição do tipo, o campo da arquitetura tradicionalmente o vinculou às funções dos edifícios, estabelecendo então uma tipologia a partir da comparação de diversos modelos individuais de edifícios destinados ao mesmo uso. É assim que o tipo, além das qualidades formais mais abstratas, guarda a capacidade de incorporar também as condições sociais e culturais da arquitetura, como bem sublinha Ernst Seidl na introdução de seu abrangente *Lexikon der Bautypen: Funktionen und Formen der Architektur*² (2012).

Desta maneira, este livro representa um estudo comparativo e estatístico de cerca de 1.100 edifícios multirresidenciais em Salvador, predominantemente construídos dentro do que se convencionou chamar de formalidade, ou seja, guardando a maioria dos seguintes aspectos: erguidos

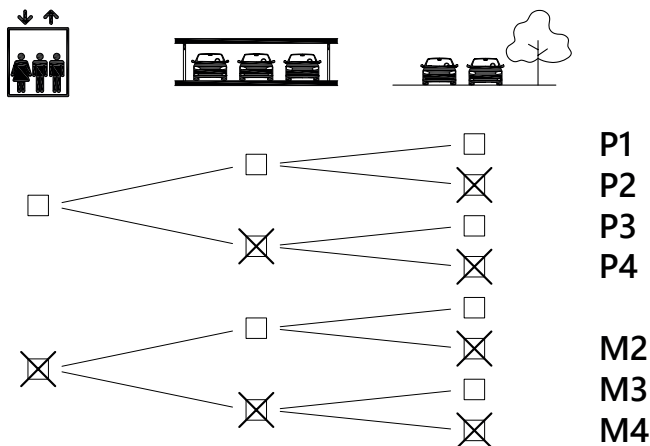
2 Tradução: *Léxico sobre os tipos arquitetônicos: funções e formas da arquitetura.*

sobre terrenos regularizados juridicamente, a partir do conjunto de projetos técnicos elaborado previamente. Para garantir o estudo do trabalho cotidiano dos arquitetos, foi tomado como ponto de partida para a seleção dos imóveis a serem estudados os lançamentos de empreendimentos imobiliários no jornal *A Tarde* no período que vai de 1980 a 2010: estavam cobertos, assim, com tanto uma lista detalhada da produção contemporânea de arquitetura, como um mapeamento das regiões de atuação do mercado imobiliário.³ Com o intuito de garantir diversidade na amostragem e a representação de condições locais (topografia etc.) no estabelecimento do tipo arquitetônico, o universo dos imóveis estudados foi ampliado através da incorporação de uma unidade de vizinhança definida por um círculo de raio de 100 m.

Diante de especificidades relativas aos conjuntos habitacionais e aos edifícios formados de várias torres com uma base compartilhada que serve de garagem, foi adotada como unidade básica do estudo a circulação comum autônoma (conjunto espacialmente delimitado por circulação vertical e horizontal) de acesso a apartamentos e/ou unidades habitacionais. Desta maneira, tem-se a correspondência entre a unidade do trabalho e a relativa ao uso social determinado pelo compartilhamento coletivo que determina a unidade de vizinhança elementar contida na expressão “arquitetura multirresidencial”.

Assim, considerando que o objetivo central deste estudo é compreender as relações entre a verticalização e a inserção do abrigo do automóvel como motes fundamentais para a caracterização da arquitetura contemporânea na cidade, as primeiras e fundamentais informações sobre os edifícios dizem respeito à presença ou não de elevadores, estacionamentos e garagens, dentro de uma estrutura clássica de estudos tipológicos, cuja chave sim/não determina idealmente oito grupos de edifícios. Assim, a primeira classificação é a que distingue entre os edifícios sem elevador (indicados aqui pela inicial P, em referência ao acesso aos andares somente a pé, por escadas) e aqueles com elevador (indicados aqui pela inicial M, em referência

3 Apesar de este livro estar dedicado a edifícios construídos a partir de projetos elaborados por arquitetos, não há registro do nome dos seus autores acompanhando a descrição dos edifícios, em razão da impossibilidade prática de acesso às peças gráficas depositadas na prefeitura para aprovação. Para garantir uniformidade ao livro, foram omitidos os nomes dos autores de alguns dos edifícios, cujos autores são conhecidos. Além disso, como o foco da informação aqui trabalhada é o aspecto tipológico da obra, a individualidade da assinatura não foi levada em consideração na análise.



à possibilidade de acesso aos andares através de equipamento mecânico, o elevador).

A partir desta primeira classificação, as duas seguintes são numeradas de maneira crescente acompanhando a existência das formas de abrigo ao automóvel; sendo assim, o grupo P1 reúne os edifícios sem elevadores, estacionamentos ou garagens; P2, aqueles sem elevadores, com estacionamentos mas sem garagens; P3, aqueles sem elevadores, sem estacionamentos mas com garagens; e P4, aqueles sem elevadores, com estacionamentos e com garagens, repetindo a mesma lógica para os quatro grupos de edifícios com elevadores (M1, M2, M3 e M4).

A primeira grande constatação da pesquisa é a da absoluta relação existente entre verticalização e abrigo do automóvel, uma vez que,

em todo o universo da pesquisa, nenhum exemplo foi encontrado que correspondesse ao grupo M1, ou seja, edifícios que, possuindo elevadores, não contêm nenhuma previsão de abrigo para o automóvel. Ainda que a obrigação prevista em lei, e já comentada aqui, de previsão de abrigo para o automóvel em número proporcional ao tamanho da habitação, seja o fator determinante para esta ausência de exemplos neste grupo, isto indica também a maneira como os espaços de jardins, recuos e *playground* foram eventualmente transformados em garagens e estacionamentos. Além disso, como neste período não foi identificado nenhum lançamento imobiliário na área central, correspondente à Avenida Sete, Carlos Gomes, Nazaré e adjacências, não se pode descartar que edifícios anteriores a 1980 construídos nesta área da cidade correspondam à categoria M1, apresentando elevadores sem, entretanto, oferecer abrigo ao automóvel. O que se pode comprovar, aqui, é o fato de a arquitetura projetada para a área de expansão da cidade, definida a partir das avenidas abertas entre finais dos anos 1960 e início dos anos 1970, estar articulada geneticamente com o automóvel como parte de seu programa. As famílias abrigadas em suas residências passaram a invariavelmente incorporar um membro novo, não humano, com dimensões e necessidades específicas.

O livro apresenta 56 edifícios agrupados em duas seções: “Do tipo ao sítio” e “Do sítio ao tipo”. Na primeira, estão descritos exemplos que



correspondem aos sete grupos da classificação estabelecida pelas questões originais lançadas ao universo pesquisado. Para cada grupo, foi selecionado um número de exemplos proporcional à distribuição quantitativa do grupo no todo. Há edifícios escolhidos tanto entre aqueles que possuem as características mais recorrentes no grupo, e por isso indicados com a letra T, de tipológico, no código único que então é formado com a identificação do grupo (por exemplo: M2T1, M2T2 etc., para o primeiro exemplo do grupo M2, o segundo exemplo do grupo em questão etc.), como entre aqueles cuja arquitetura está marcada por características que os excluem seguramente do conjunto de modelos que compõem o tipo, por isso descritos aqui como “atipológicos” e indicados com a letra A (por exemplo, M2A1).

Já a segunda seção, denominada “Do sítio ao tipo”, apresenta uma série de exemplos mais ou menos fortemente ligados aos desafios particulares do contexto – do sítio e elementos naturais a parâmetros legais –, agrupados em seis temas mais gerais que dizem respeito ao programa, à sintaxe da garagem no volume arquitetônico, às manipulações da planta em H e da lógica de simetria e aos edifícios pensados sem o elevador. Sua representatividade é, obviamente, ligada à recorrência estatística e, por isso, à exceção de um único grupo no qual o grande número de exemplos permitiu o reconhecimento de uma solução atipológica, eles recebem a letra T seguida da numeração como parte do código que os identifica.



O TIPOLOGICO GERAL

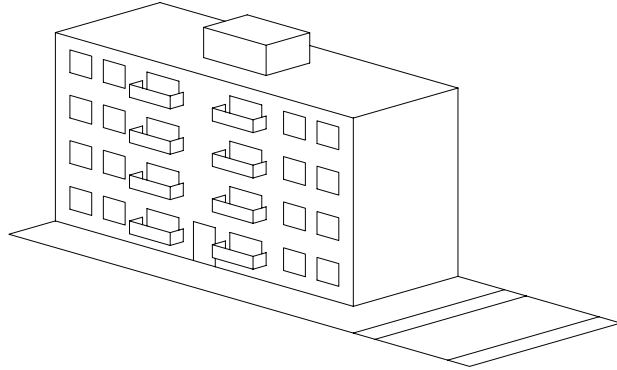
Antes de passarmos às duas partes fundamentais deste livro, é importante elucidar em linhas gerais o que seria o tipo arquitetônico referente à arquitetura multirresidencial contemporânea em Salvador. As suspeitas de grandes recorrências nos modelos individuais, como base da monotonia caótica da paisagem urbana da cidade, confirmam-se enfaticamente: dentre os 31 parâmetros que foram elencados para qualificar os modelos, a recorrência das variáveis predominantes em nove deles resulta um universo de 106 edifícios, ou seja, aproximadamente 10% do universo total. Se elevarmos o número de parâmetros para 14, ainda assim seria possível selecionar entre 24 edifícios um exemplo que representasse a aproximação ao tipo arquitetônico do edifício multirresidencial.

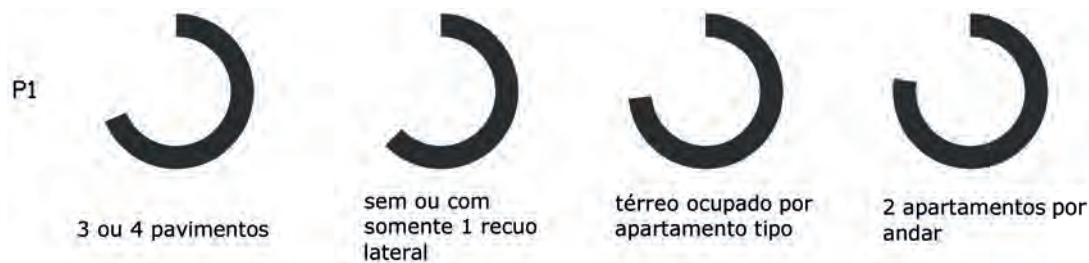
Este é majoritariamente monofuncional (somente 4% é de uso misto, associando a habitação a comércio ou serviço), servido de elevador, com mais de nove pavimentos, possui uma única circulação vertical (resolvido como torre única) e é implantado isolado no lote, ou seja, apresenta os quatro recuos (frontal, laterais e dos fundos). Em esmagadora maioria abriga seus automóveis em garagens (cerca de 90% dos exemplos) e cerca de metade oferece, além das garagens, alguma área de estacionamento. Pouco menos de 75% tem o térreo ocupado, em oposição ao térreo livre do modelo modernista ideal, enquanto dois terços dos exemplos possuem

uma varanda à frente da sala que compõe a simetria do volume. Quanto à composição do volume da torre de apartamentos através de simetria, cerca de 60% dos exemplos têm suas fachadas voltadas para a rua seguindo este padrão de composição, derivado quase sempre do espelhamento em planta dos apartamentos. E pouco mais da metade destes está organizada simetricamente também em relação ao eixo paralelo à rua, o que indica que cerca de 30% dos exemplos seguem rigorosamente o modelo de planta em H.



DO TIPO AO SÍTIO





O GRUPO P1

Correspondendo a cerca de 6% das unidades sem elevador (o que equivale a apenas 1,6% do universo levantado pela pesquisa), os edifícios multirresidenciais sem qualquer possibilidade de abrigo para o automóvel no seu terreno são mais facilmente encontrados em bairros próximos ao centro da cidade, como Barra, Vitória e Canela, e sua construção é anterior a 1970, ou seja, antes da expansão territorial da cidade relacionada ao novo centro de negócios e serviços.

Majoritariamente estes edifícios não apresentam recuos laterais, ou somente um. De maneira ainda mais predominante, eles têm uma única circulação vertical, com quatro pavimentos. E como em nenhum dos outros grupos, a

ocupação do térreo predominante é a do apartamento tipo. A articulação destas características corresponde a uma arquitetura que forma um bairro residencial compacto, ou seja, de quarteirão contínuo: são edifícios destinados essencialmente ao morador pedestre, que assim tem à disposição distâncias reduzidas para a fruição cotidiana da cidade.

A ausência de recuos laterais está relacionada a uma distribuição simétrica em planta, com dois apartamentos por andar, e aberturas em duas fachadas, com uma estrita separação entre cômodos principais (sala e quartos) voltados para a rua e cômodos de serviço voltados para os fundos do lote.

01

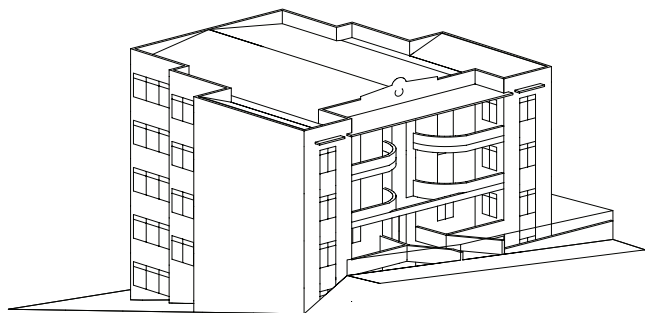
P 1 T 1

EDIFÍCIO SANTA RITA DE CÁSSIA Rua Santa Rita de Cássia, 101, Graça



Rodeado hoje de alguns dos edifícios mais altos do bairro, correspondentes à recente densificação da região entre a Rua Oito de Dezembro e a Avenida Princesa Isabel, o Edifício Santa Rita de Cássia expressa o compromisso de um desenho conciliador com a predominância, à época de sua construção, de residências unifamiliares. Uma rigorosa simetria, com reforço de frontão decorativo associado a elementos *artdeco* na composição da fachada (varandas curvas, marquises decorativas de marcação da platibanda), define o volume com térreo ocupado por apartamentos e acessado através de ponte, um recurso que permite o aproveitamento do subsolo com aberturas voltadas para a fachada principal e áreas abertas de acesso privado. Implantado sem recuos laterais e em terreno íngreme, seu desenho, ao mesmo tempo que articulava uma continuidade de fachada urbana que nunca chegou a ser formada, não permite que nenhuma área do terreno seja tomada para o abrigo de automóveis. Com dois apartamentos por andar e quartos voltados tanto para a rua como para o vale, sua planta sofre adaptação no pavimento correspondente ao segundo subsolo. Alguns modelos, correspondentes a variações do Edifício Santa Rita de Cássia, ainda podem ser encontrados tanto no bairro da Graça como na Barra ou mesmo Vila Laura/Matatu.





02

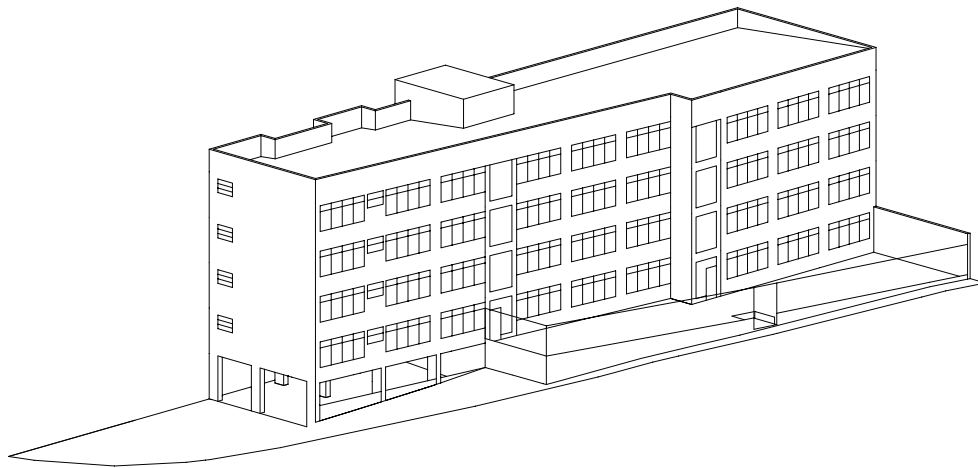
P 1 A 1

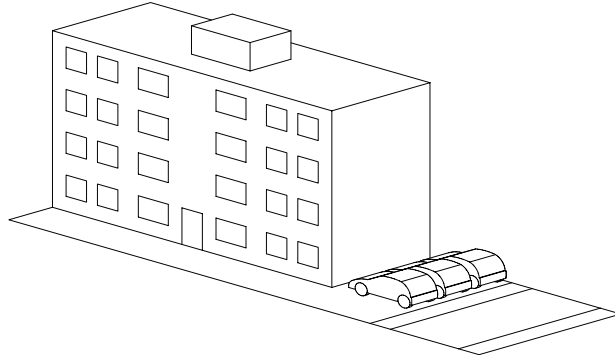


EDIFÍCIO ITAJAÍ (1ª ESCADA) Rua Dr. Clemente Ferreira, 122, Canela

O Edifício Itajaí é fruto de uma meticulosa adaptação a um terreno longilíneo, de esquina e com um leve declive. A decisão por dois núcleos de circulação vertical, com variações nas plantas-baixas dos apartamentos, unidos em um bloco sem recuo lateral, mas com descontinuidade de alinhamento, gera um volume único cuja assimetria é neutralizada pelo ritmo das esquadrias, pontuado pela distinta marcação das circulações verticais, com painéis de cobogós. Enquanto a parte do volume do núcleo à esquerda, com dois apartamentos por andar, é interrompida no térreo para abrigar automóveis, o núcleo de circulação vertical à direita, a 1ª escada, com apenas um apartamento por andar e assimétrico em sua composição particular, acessível por um terraço de acesso independente e elevado, é, também por ser parte de uma minoritária tomada de partido por duas escadas independentes em um único terreno, o representante aqui de uma variação atipológica das unidades sem garagem e sem estacionamento.









O GRUPO P2

Os edifícios multirresidenciais sem elevadores e com áreas para estacionamento de automóveis correspondem, de uma maneira geral, a dois subgrupos: as unidades que compõem os conjuntos habitacionais, que estruturam bairros como Brotas, Cabula ou Cajazeiras, e os edifícios isolados, muitas vezes com térreo parcialmente livre, destinado ao *playground*. Em ambos subgrupos, a radical motorização dos moradores levou à mudança de uso de boa parte das áreas comuns, como recuos, áreas de lazer e jardim, locadas muitas vezes entre unidades de conjuntos habitacionais, a serem usadas, ao menos em uma considerável parte do dia, como estacionamento para automóveis.

Dentro do universo levantado na pesquisa, este grupo corresponde a aproximadamente 20% dos edifícios sem elevadores, apresentando

predominantemente quatro pavimentos e a configuração de um bloco isolado no terreno, com os quatro recuos (laterais, frente e fundo) ou três, quando um dos laterais é suprimido ao serem construídas duas unidades geminadas, disposição muito comum em conjuntos habitacionais. Por esta razão, este grupo de edifícios apresenta em sua maioria aberturas em três ou quatro fachadas, já que predomina aqui a organização em planta com dois apartamentos por andar, com dois ou três quartos, com acesso diretamente no patamar da escada. A simetria na composição volumétrica não é determinante para o tipo neste grupo, exatamente pelo número expressivo de edifícios onde o térreo é ocupado por um apartamento, deixando livre a metade correspondente ao segundo apartamento do pavimento tipo.

03

P 2 T 1

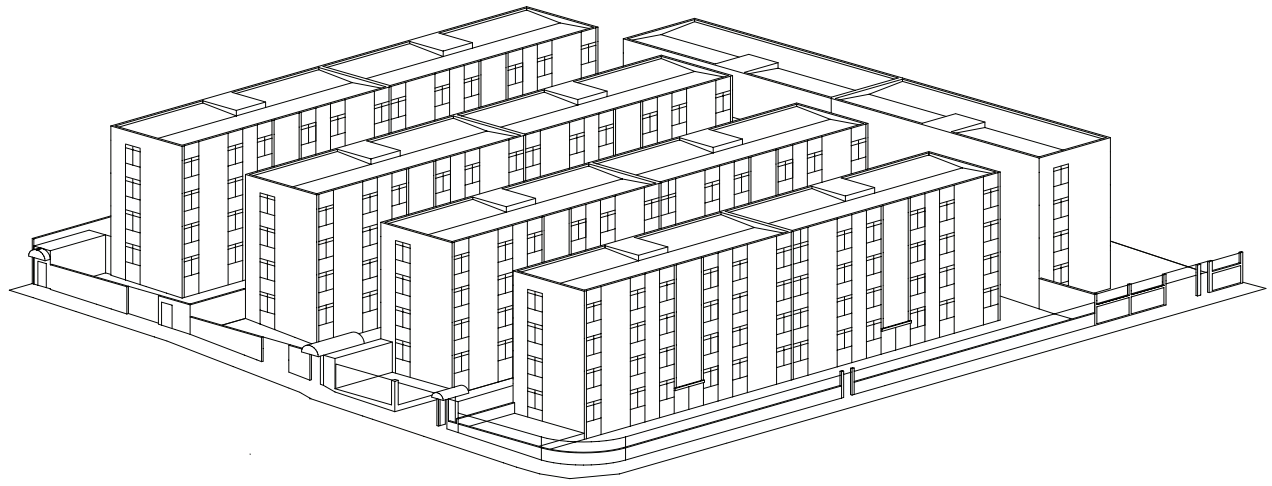
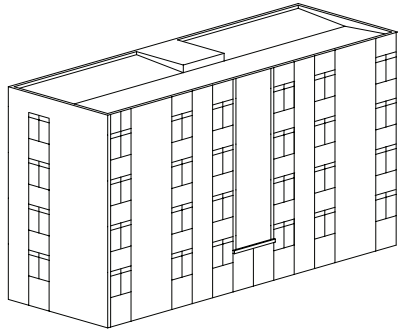
EDIFÍCIOS ACAPULCO, MÁLAGA, CÔTE D'AZUR, MIAMI E MAR DEL PLATA

Esquina das ruas Maranhão e Amazonas, Pituba



As cinco lâminas, cada uma composta por dois núcleos de circulação vertical e cujos nomes indicam o imaginário de balneário associado ao bairro da Pituba, formavam originalmente um pequeno conjunto. Sua unidade básica, com dois apartamentos por andar, distribuídos igualmente pelo térreo e mais três andares, e acesso coincidente com o patamar da escada, tem sala e dois quartos voltados para uma fachada principal, e cozinha, área de serviço e o terceiro quarto para a fachada de fundos – guardando a opção do terceiro quarto com abertura na fachada lateral na extremidade da lâmina –, o que corresponde ao rígido tipo elementar dos inúmeros conjuntos habitacionais na cidade, onde as possíveis adaptações do volume arquitetônico ao sítio permanecem mínimas. Também é típica a destinação para estacionamento de automóveis de praticamente toda a área não edificada do terreno, no caso, correspondendo ao afastamento entre as lâminas. Este conjunto de edificações forma com os seus vizinhos na Rua Maranhão um significativo catálogo de modelos de habitação multirresidencial.





04

P 2 T 2

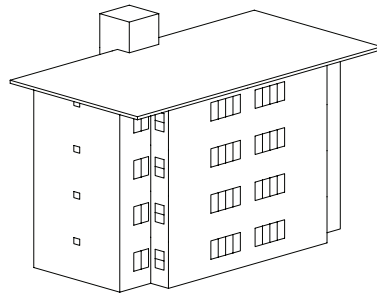


VILA PARADISO IMBUÍ (MÓDULO BÁSICO)

Rua das Patativas, Imbuí

O pequeno conjunto formado de 12 unidades que se distribuem pelos dois lados da rua apresenta dois modelos de edifícios de acordo com a circulação vertical: um incomum, com três apartamentos por andar e planta assimétrica em L, e outro, que corresponde ao tipo aqui tratado, com dois apartamentos por andar, construído ou em continuidade física com a unidade com três apartamentos por andar, ou como unidade isolada. Com empenas laterais cegas, destinadas à combinação e/ou enfileiramento, o modelo aqui traz uma especialidade quanto à orientação dos cômodos: sala, cozinha e banheiros encontram-se na fachada voltada para a rua, enquanto os quartos estão orientados para a fachada dos fundos. Desta maneira, e articulados com os edifícios com três apartamentos por andar, formam-se pátios internos, protegidos do ruído da rua, para onde estão voltados os quartos dos edifícios. Seguindo esta lógica, a área de estacionamento está localizada inteiramente na periferia destes pátios, seja na faixa do recuo frontal, seja na área central, entre os dois pátios do lado par da rua.





05

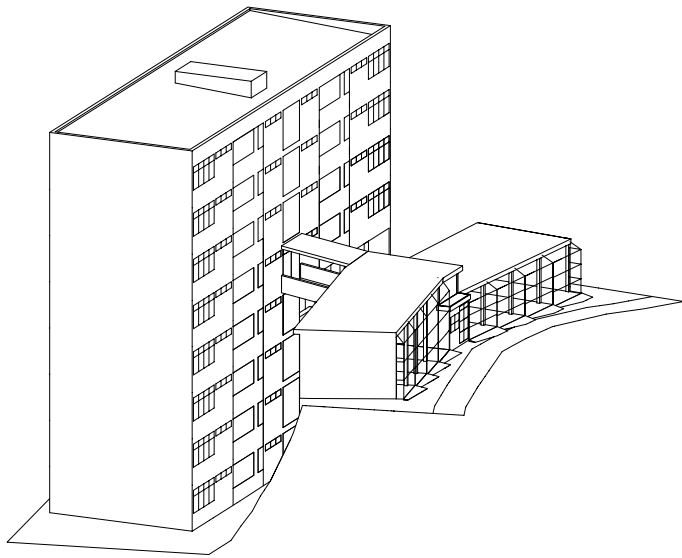
P 2 A 1

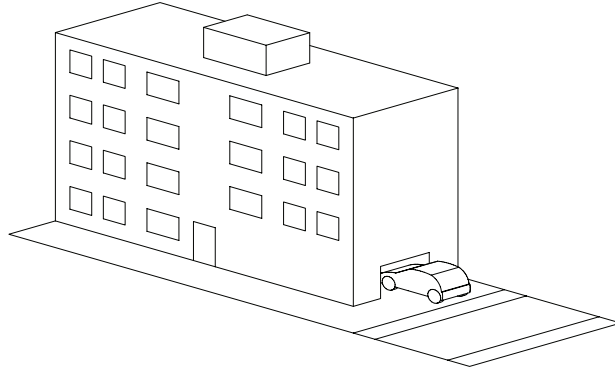
EDIFÍCIO MEYER SANTOS Rua Dr. Clemente Ferreira, 121, Canela



Bastante distintos da recorrência tipológica para edifícios sem elevadores e com vagas de estacionamento, o Edifício Meyer Santos e seus vizinhos à Rua Dr. Clemente Ferreira possuem oito pavimentos no total, implantados no fundo do vale, separados da encosta do terreno e acessíveis através do quinto andar, em nível compatível com o da rua. Esta configuração chega a constituir um tipo local, tratado na segunda parte deste livro, sob o nome edifício-ponte. Com um único apartamento no nível inferior ao acesso, o que faz com que o *playground* rompa a lógica simétrica que organiza o volume com dois apartamentos por andar em seu pavimento tipo, o Edifício Meyer Santos traz ainda uma especificidade recorrente em seus vizinhos imediatos e em outros poucos edifícios na cidade, alguns deles situados na Graça, fruto de sua implantação: suas vagas de estacionamentos, situadas na zona de recuo frontal, são cobertas por lajes de concreto armado, em dois níveis, adaptados ao desenvolvimento topográfico da rua, uma solução efetivamente híbrida entre o estacionamento e a garagem e que forma uma barreira física entre o espaço da rua e o edifício propriamente dito. É de destaque ainda a sua fachada voltada para a rua, com elegante composição de cobogós cerâmicos nas áreas correspondentes aos espaços de serviços.









O GRUPO P3

Este grupo de edifícios, que corresponde a cerca de 10% do total dos edifícios analisados na atividade de pesquisa, é relativamente heterogêneo, pois representa, por um lado, modelos com alta taxa de ocupação do terreno e garagem semienterrada, sob o nível térreo, e, por outro lado, em menor número, edifícios onde o térreo livre, inteiramente ou pela metade, quando a outra metade é ocupada por apartamento, passou a ser usado essencialmente como garagem, muitas vezes deixando completamente de lado o uso de *playground* previsto originalmente. A presença da garagem desfaz a predominância óbvia de edifícios de quatro pavimentos, igualando o número destes ao de edifícios com cinco ou seis pavimentos. A presença do pavimento semienterrado de garagem está diretamente associada à topografia acentuada dos terrenos, com dois terços do total apresentando uma declividade de mais de 20%.

É predominante como em nenhum outro grupo a implantação no sentido longitudinal do terreno, e, a isto associado, a perceptível maioria de assimetria na composição volumétrica, considerando o eixo perpendicular à rua, já que, nestes casos, se trata de uma fachada secundária, uma vez que a fachada principal, para onde se abrem os cômodos principais, encontra-se voltada para o recuo lateral. Como em nenhum outro grupo, os edifícios com apartamentos de quarto e sala têm aqui um destaque numérico. Chama a atenção ainda a presença de varanda em metade dos edifícios, em relação direta com a qualificação do abrigo do automóvel em forma de garagem coberta, o que não deixa de indicar uma vinculação programática do que é compreendido como qualificação do morar.

06

P 3 T 1

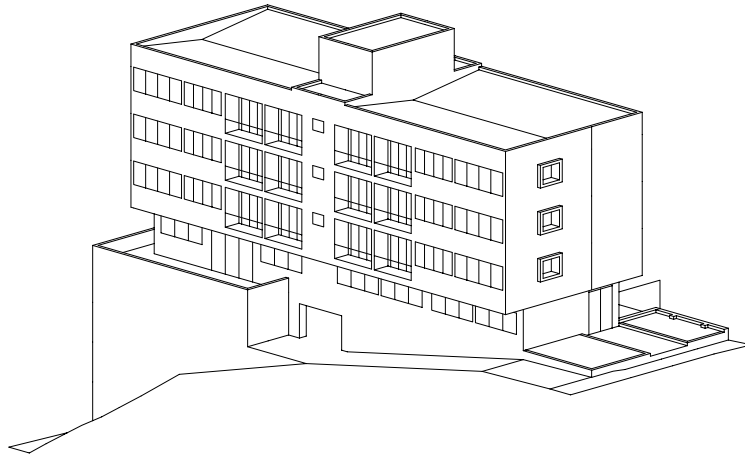
EDIFÍCIO DIVINA PASTORA Rua Prof. Clementino Fraga, 31, Ondina



Em terreno de forte declive, que termina em corte na rua posterior, o que garante aos apartamentos voltados para o seu fundo uma vista sem vizinhos imediatos voltada para a direção do mar, o Edifício Divina Pastora é um bloco maciço de base retangular, de implantação longitudinal e alta taxa de ocupação do terreno. Seu recuo lateral, para onde se abrem as janelas das salas e de dois quartos, organizados simetricamente a partir da escada, é tão reduzido que a inserção ali da rampa de acesso à garagem subterrânea, organizada em dois andares, só é possível, porque, a partir do térreo, o volume apresenta um balanço sobre esta faixa do terreno. Para a fachada lateral oposta, também minimamente afastada do vizinho, abrem-se as janelas de um quarto e dos cômodos de serviço dos apartamentos: aqui, repete-se o mesmo balanço estrutural do outro lado do volume.

As fachadas menores, voltadas tanto para a rua como para os fundos do terreno, recebem o mesmo tratamento, que busca inserir uma percepção de assimetria em contradição a uma forma tão simetricamente estruturada: com uma janela emoldurada, em relevo, e sua área dividida em duas faixas de larguras diferentes revestidas por materiais distintos, o efeito, ainda que ingênuo, é suficientemente alcançado, compondo com a porta de entrada e o jardim que ocupa o recuo frontal uma interessante ambiência autônoma.





07

P 3 T 2

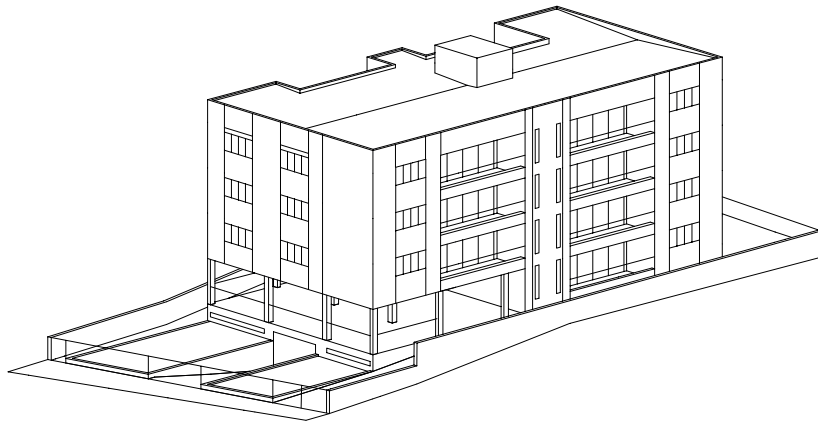
EDIFÍCIO LUCIANO

Rua Professor Gérson Pinto, 379, Costa Azul



Implantado longitudinalmente em relação ao terreno e operando com os recuos laterais mínimos, o Edifício Luciano apresenta uma composição típica de edifícios sem elevador com dois apartamentos por andar: o seu térreo possui somente um apartamento, voltado para o fundo, sendo a área equivalente ao segundo destinada a *playground*, aqui revestido de mármore branco, muito comum para edifícios dos anos 1970. O Edifício Luciano apresenta ainda uma distribuição de cômodos e aberturas extremamente setorizadas, fazendo surgir três fachadas principais, devidamente reconhecidas através dos revestimentos cerâmicos e uso de composição de faixas horizontais e verticais, e uma fachada de serviço, muito mais simples nos materiais e composição. E é somente nesta fachada de serviço que se revela a diferença entre as plantas dos dois apartamentos que formam cada andar, em oposição à composição simétrica da fachada principal que abriga as varandas. Com *playground* elevado em relação à rua e garagem, ocupando, assim, um piso semienterrado, equivalente à projeção do edifício, o Edifício Luciano apresenta entrada de pedestres pelo recuo lateral e um jardim na área do seu recuo frontal.





08

P 3 T 3

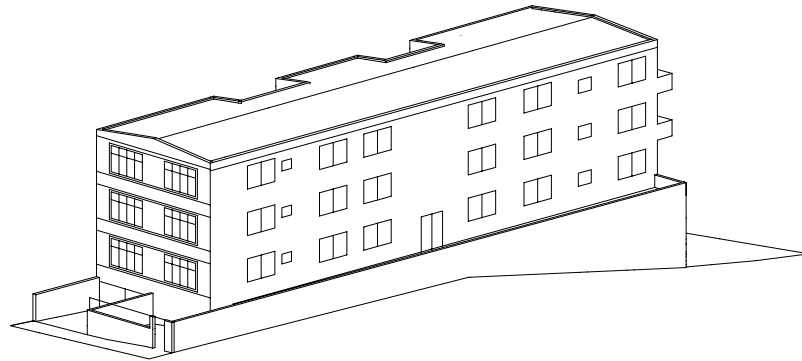


EDIFÍCIO BRASAL

Rua Otacílio Santos, 17, Acupe de Brotas

Situado ao final de uma rua de casas em declive, o Edifício Brasal está construído em um lote regular, de traçado retangular, destoando, assim, da ocupação original prevista pelo loteamento. Para conseguir abrigar o programa extenso de dois apartamentos de três quartos por andar, sua implantação não apresenta um dos recuos laterais, resultando em uma empena cega voltada para o nascente; por esta razão, as aberturas das áreas de serviço e cozinhas estão localizadas ali em reentrâncias no volume. Sua garagem está semienterrada em relação à rua e seu acesso de pedestres se dá pelo recuo lateral ao longo de sua maior dimensão; como o térreo é ocupado completamente por apartamentos em disposição simétrica a partir da escada no eixo do volume, as áreas livres são mínimas, residuais. Em planta, o Edifício Brasal é representativo de uma disposição bastante comum em edifícios baixos com apartamentos de três quartos implantados longitudinalmente: para a lateral maior, estão orientados a sala e um dos quartos, aqui desfavoravelmente voltados para o poente, enquanto na fachada menor, orientada à rua e aos fundos, localizam-se as janelas dos outros dois quartos.





09

P 3 A 1

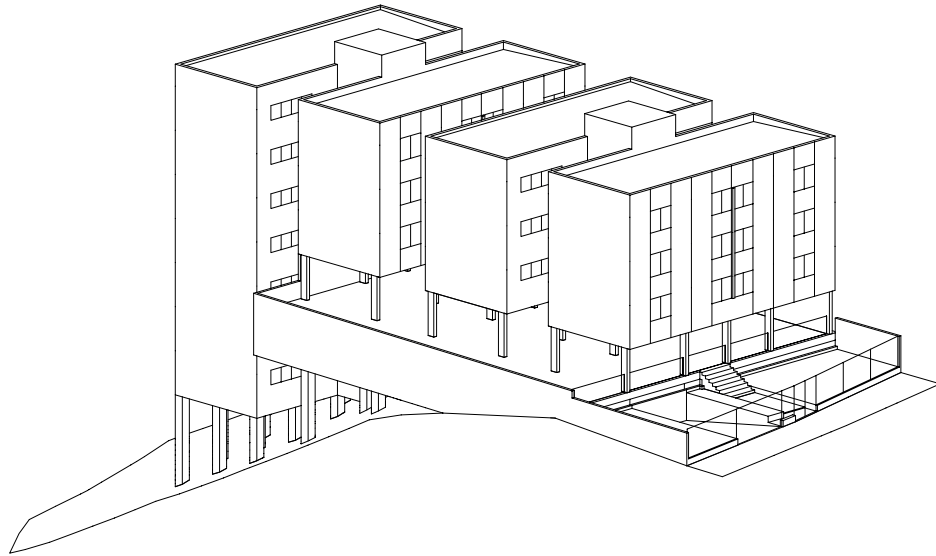


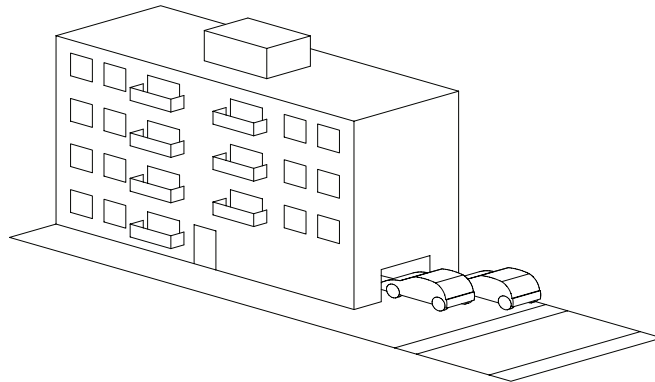
EDIFÍCIO TRIANON

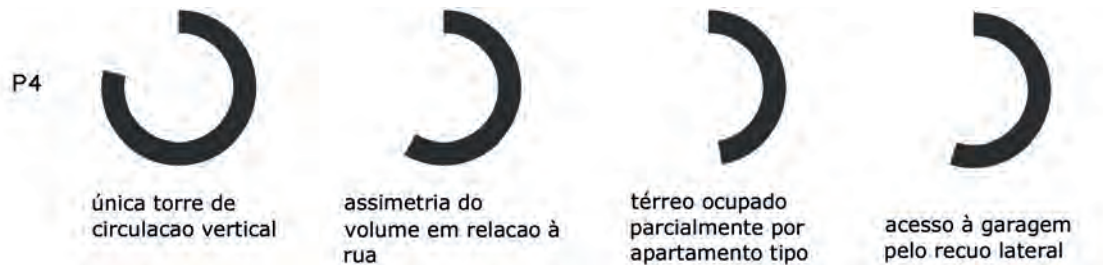
Avenida Cardeal da Silva, 213, Federação

Seguindo a implantação recorrente de lotes lindeiros às avenidas de cumeadas da cidade, a garagem semienterrada serve de base compartilhada aqui à incomum solução de duas unidades de circulação vertical isoladas, iguais no desenvolvimento superior em H com quatro unidades de quarto e sala por andar em cada uma. A fachada principal da unidade voltada para a Avenida Cardeal da Silva apresenta faixas verticais unindo as janelas em composição com um jardim instalado no recuo frontal, o que contrasta com a simplicidade radical do tratamento do restante de todo o volume, em reboco branco. Com alto índice de ocupação do solo e apenas um recuo lateral, as duas torres, extremamente próximas entre si, diferenciam-se no seu desenvolvimento vertical: a torre situada ao fundo do lote acompanha o acentuado declive do terreno e é atravessada pelo volume da garagem, abrigando apartamentos abaixo desta intersecção, completando um total de sete andares, enquanto a torre voltada para a rua desenvolve-se nos usuais três andares acima do térreo livre, comuns para os edifícios sem elevador.









O GRUPO P4

São poucas ou sutilmente perceptíveis as diferenças entre o grupo de edifícios anteriormente descrito (sem elevadores, com garagem, mas sem estacionamentos) e o grupo caracterizado pelo acesso vertical exclusivamente por escadas, associado a garagem e vagas para automóveis fora do volume da edificação, aqui reunidos. Representando cerca de 10% do total das unidades analisadas, a solução da distribuição dos apartamentos em uma única circulação vertical é aqui predominante; o fato de estes edifícios estarem situados em terrenos menos inclinados, mas não planos, é um indicador de que tanto a área do recuo frontal como outras situações tendem a ser aproveitadas para estacionamentos, reduzindo, assim, a proporção do já não tão grande volume total da construção destinado a garagem. Ainda que, entre os edifícios sem elevador, este

seja o grupo com o maior número de exemplos com quatro apartamentos por andar no pavimento tipo, a planta em H não é predominante; a recorrência tipológica é do edifício com dois apartamentos de três quartos por andar, com o acesso de veículos predominantemente pelo único recuo lateral e onde a maioria dos edifícios apresenta uma clara composição tripartite formada por térreo, pavimento tipo e volume da caixa d'água. E, como em nenhum dos outros grupos, a ocupação predominante no pavimento térreo é a caracterizada pela divisão em partes iguais entre *playground* livre e apartamento tipo, o que, associada à predominante implantação longitudinal no terreno, justifica o fato de ser este também o único grupo no qual a assimetria domina a composição volumétrica em ambos os eixos, tanto o perpendicular como o paralelo à rua.

10

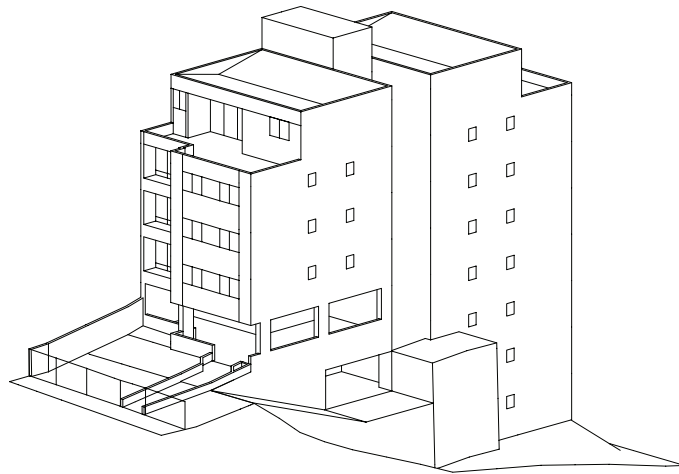
P 4 T 1



EDIFÍCIO JOSÉ VIEIRA GOMES Rua Santa Maria Gorete, 223, Vila Laura

O uso da área do recuo frontal do edifício da Rua Santa Maria Gorete para vagas de estacionamento permite uma redução do volume de garagem, a que se tem acesso através de rampa situada no recuo lateral único, e, desta maneira, obtém-se um maior aproveitamento do volume construído para apartamentos, mesmo garantindo metade do térreo para o *playground*. Com quartos e salas orientados para a rua ou para os fundos do lote, deixando a fachada lateral, correspondente ao maior lado do volume, apenas para os cômodos secundários e volume de escada, aos dois apartamentos por andar é garantida com esta distribuição em planta uma privacidade elevada em relação aos vizinhos. Adaptado ao declive íngreme do terreno, o volume se desenvolve de maneira bastante distinta a partir do acesso no térreo: acima deste nível, desenvolvem-se simetricamente três andares em pavimentos-tipo, com um apartamento de cobertura de cada lado da coluna de circulação vertical; do térreo para baixo, há apartamentos somente na metade do edifício voltada para os fundos do terreno, estando a garagem abrigada abaixo do *playground*. Em suas características aqui descritas, ele é um representante do conjunto de edifícios que lhe antecedem situados do mesmo lado da rua, que forma, assim, um conjunto a partir de claras diretrizes de desenho urbano.





11

P 4 T 2

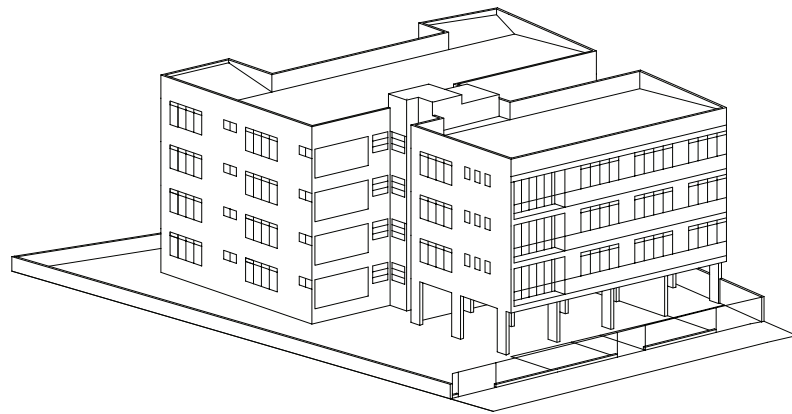
EDIFÍCIO IGUAPE

Rua Dr. João Pondé, 267, Barra



Com três apartamentos por andar, que apresentam plantas distintas entre si, articulados em dois volumes principais através do terceiro volume autônomo da escada, a assimetria é o princípio organizador determinante da composição do Edifício Iguape. Em planta, sua organização pode ser compreendida como uma adaptação bastante trabalhada do princípio organizador da planta em H a um terreno de figura irregular, próxima a um trapezoidal, com diferenças marcantes entre os lados. Sua implantação é decorrente da eliminação de um recuo lateral, gerando na metade da frente do terreno, ocupada pelo menor dos dois volumes, uma área larga o suficiente para ser usada como estacionamento descoberto. O térreo deste volume apresenta *playground* e acesso coberto para a garagem situada no térreo do volume posterior, maior, área que é dividida com um apartamento. Destaque para os painéis de cobogós que fecham a área de serviço do volume do fundo que, por ser maior, compõe a vista da rua do edifício, assumindo um certo protagonismo na expressão complexa de um edifício de rica elaboração.





12

P 4 T 3

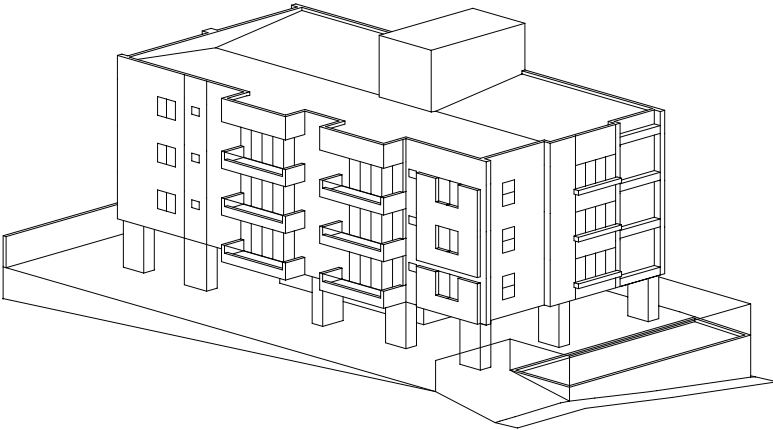
EDIFÍCIO AURORA

Rua Theodomiro Baptista, 180, Rio Vermelho



Parte do conjunto urbano formado pelos edifícios situados às ruas Theodomiro Baptista, Francisco Rosa e Rodrigo Argollo, o Edifício Aurora, apesar de situado em uma ladeira, ocupa um terreno visivelmente planejado, tendo aos fundos um paredão que corresponde ao corte no morro que deu lugar à implantação em cota bastante inferior da Rua Rogério de Faria. Corresponde muito fielmente ao tipo quanto à implantação longitudinal no terreno, ao acesso à garagem e estacionamento através do recuo lateral, à distribuição de dois apartamentos por andar, com varanda na sala, voltada para o recuo lateral. Entretanto, é bastante peculiar a assimetria dada pela diferença de tamanho e número de quartos entre os apartamentos, legível no volume pela posição da caixa d'água. Assimétrica também é a composição da fachada voltada para a rua, que corresponde à menor face do volume; tanto aqui como na fachada onde se abrem as salas, o tratamento de superfícies em uma espécie de alto relevo, articulada em um jogo de duas cores, reforça a elaboração nervosa da composição destes elementos sobre um volume tão simples. O térreo livre tem sua área dividida em dois usos: à frente, até a circulação vertical, o *playground*; na sua parte de trás, garagem coberta, uso que se estende em forma de estacionamento descoberto no fundo do terreno.



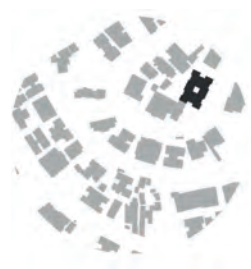


13

P 4 A 1

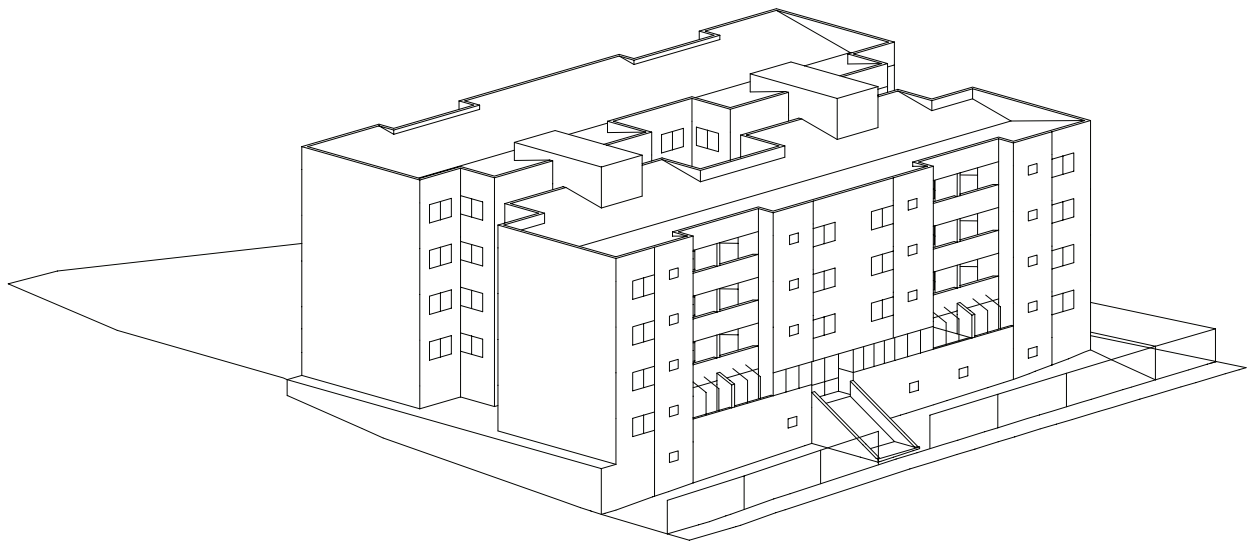
EDIFÍCIO MARISSOL

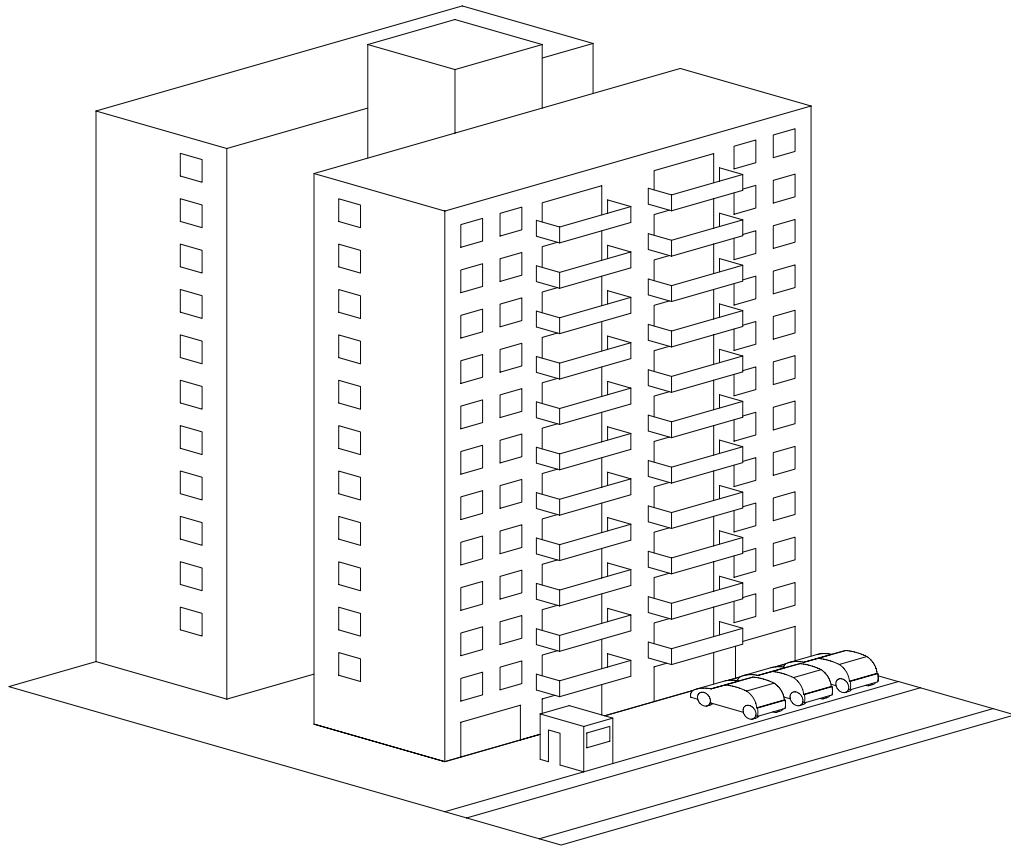
Rua Monsenhor Gaspar Sadoc, 292, Costa Azul

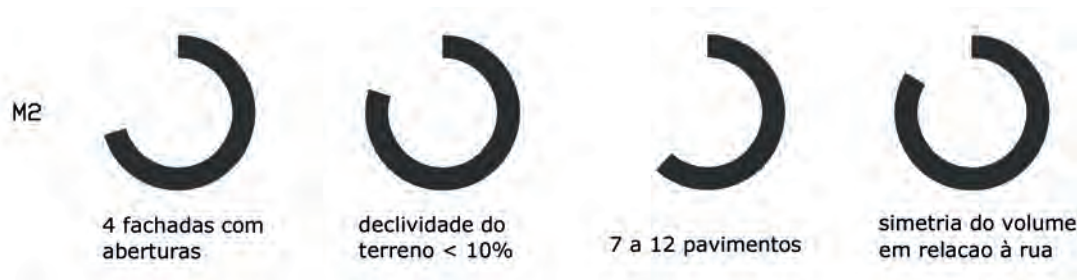


O agrupamento de duas unidades de circulação em planta H, sem recuo entre si, sobre uma base comum que abriga a garagem semienterrada, e com apartamentos ocupando metade do andar térreo reservado ao *playground*, é pouco comum para edifícios sem elevadores. Ainda assim, a implantação faz uso de um padrão tradicional de ocupação, estabelecida através de fachadas cegas e recuos mínimos em ambas as laterais, estabelecendo uma continuidade da fachada urbana, e de um espaço de “quintal” relativamente grande ao fundo, onde o volume construído permanece sem adaptações em relação ao formato irregular do lote. Embora não haja adaptação em planta, ela ocorre em elevação: cada par de apartamentos que compõem uma metade do H da planta está situado em cota distinta, ou seja, a escada se desenvolve permitindo o acesso a dois apartamentos a cada meio lance, estando os apartamentos voltados para os fundos em cota mais elevada. Há, entretanto, apenas uma área residual destinada a jardim, neste quintal, uma vez que o recuo frontal está totalmente ocupado por área de estacionamento descoberto. É interessante notar, ainda, a maneira como o edifício vizinho representa a adaptação à curva da rua desta mesma variação de composição do edifício multirresidencial, com garagem e estacionamentos, e sem elevadores.









O GRUPO M2

O edifício isolado e verticalizado, em urbanização de baixa densidade, ou seja, rodeado de amplas áreas de estacionamento, estabelece quase uma figura mítica que representa o padrão de ocupação original de bairros decorrentes da expansão automotiva, como o Imbuí, e que marcou durante um bom período a ocupação da Pituba, tendo o Parque Júlio Cesar, que durante anos foi um marco arquitetônico da cidade, como seu representante mais emblemático. É, então, lógico que para os edifícios com circulação vertical por elevadores e áreas de estacionamento a incidência de repetição de unidades isoladas seja destacadamente a de maior proporção entre todos os grupos, em igual proporção à unidade simples. Entretanto, em relação ao universo da pesquisa, este grupo de edifícios representa somente 7% do universo analisado, o que demonstra a forma como a solução do abrigo do automóvel em garagens tornou-se predominante.

O total de edifícios típico do grupo M2 evidentemente apresenta o maior percentual de aberturas nas quatro fachadas e, a este dado associado, os quatro recuos. É de destaque também a

implantação maciça em terrenos com pouca declividade, longe, portanto, dos bairros mais próximos ao centro histórico, marcados pela topologia de vale X cumeada, e apropriados para a implantação de áreas de estacionamento, sem oferecer desníveis no percurso da vaga até o edifício propriamente dito. A quase totalidade destes edifícios tem entre 7 e 18 pavimentos, com leve predominância para o grupo que possui entre 9 e 12 pavimentos. Há, portanto, um limite de verticalização e densidade, relacionado à quantidade de terreno disponível para as vagas de estacionamento. É este grupo que apresenta também a mais expressiva proporção da organização tripartite, com a caixa d'água encerrando o volume; sua base é a mais simplificada de todos os grupos, reunindo entre o térreo livre ou destinado somente a *playground* mais de 60% dos exemplos analisados. Por fim, este grupo é aquele no qual o padrão H se faz mais representativo: predominam aqui a combinação de dupla simetria do volume, com quatro apartamentos de dois quartos por andar e uma varanda na sala que, menor que as dos edifícios com garagens, reforça a composição simétrica do volume.

14

M 2 T 1

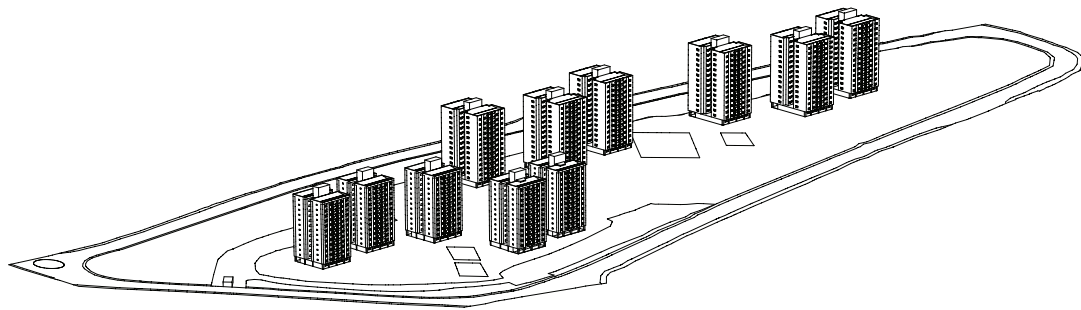
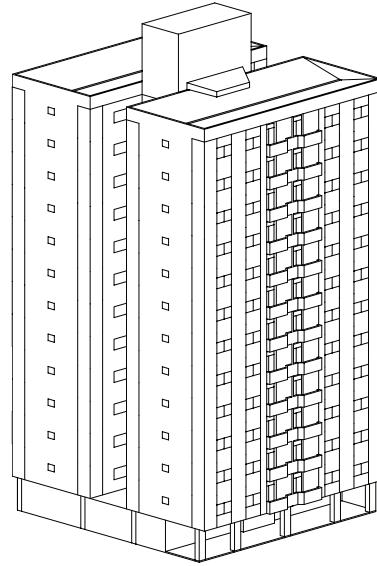
EDIFÍCIO CONDOMÍNIO RIO DAS PEDRAS

Rua Adhemar Pinheiro Lemos e Rua Padre Casimiro Quiroga, Imbuí



Com 11 edifícios dispostos em dois grupos implantados em platôs de cotas distintas, separados por uma franja de área verde na encosta, o Condomínio Rio das Pedras tornou-se emblemático pelo seu pioneirismo na ocupação da Avenida Paralela. Seguindo a mesma orientação, que associada à repetição do volume garantia a unidade paisagística, suas unidades são um marco de expansão territorial da urbanização a partir de meados dos anos 1970, fortemente impulsionada pelo modelo modernista do Centro Administrativo da Bahia (CAB): baixas densidades, grandes áreas de estacionamento entre torres bastante afastadas umas das outras, dependência do automóvel para todos os aspectos da vida cotidiana. Sem volume de garagem e com uma planta em H com quatro apartamentos por andar, com a ocupação do térreo reduzida ao mínimo, garantindo um térreo livre integrado ao jardim, tinham originalmente na cor aplicada sobre o parapeito de suas varandas o único elemento de distinção formal entre as torres de 12 andares de dois quartos no platô inferior, ou três quartos no platô superior. Além de um emprego da cor mais discreto, distingue-se do seu mais famoso antecessor, o Parque Júlio César, na Pituba, e dos condomínios que lhe sucederam no Imbuí e no resto da Paralela, por extensas áreas de esportes de quadra, o que confere ao Condomínio Rio das Pedras uma densidade ainda mais baixa em relação a outros exemplos deste grupo.





15

M 2 T 2

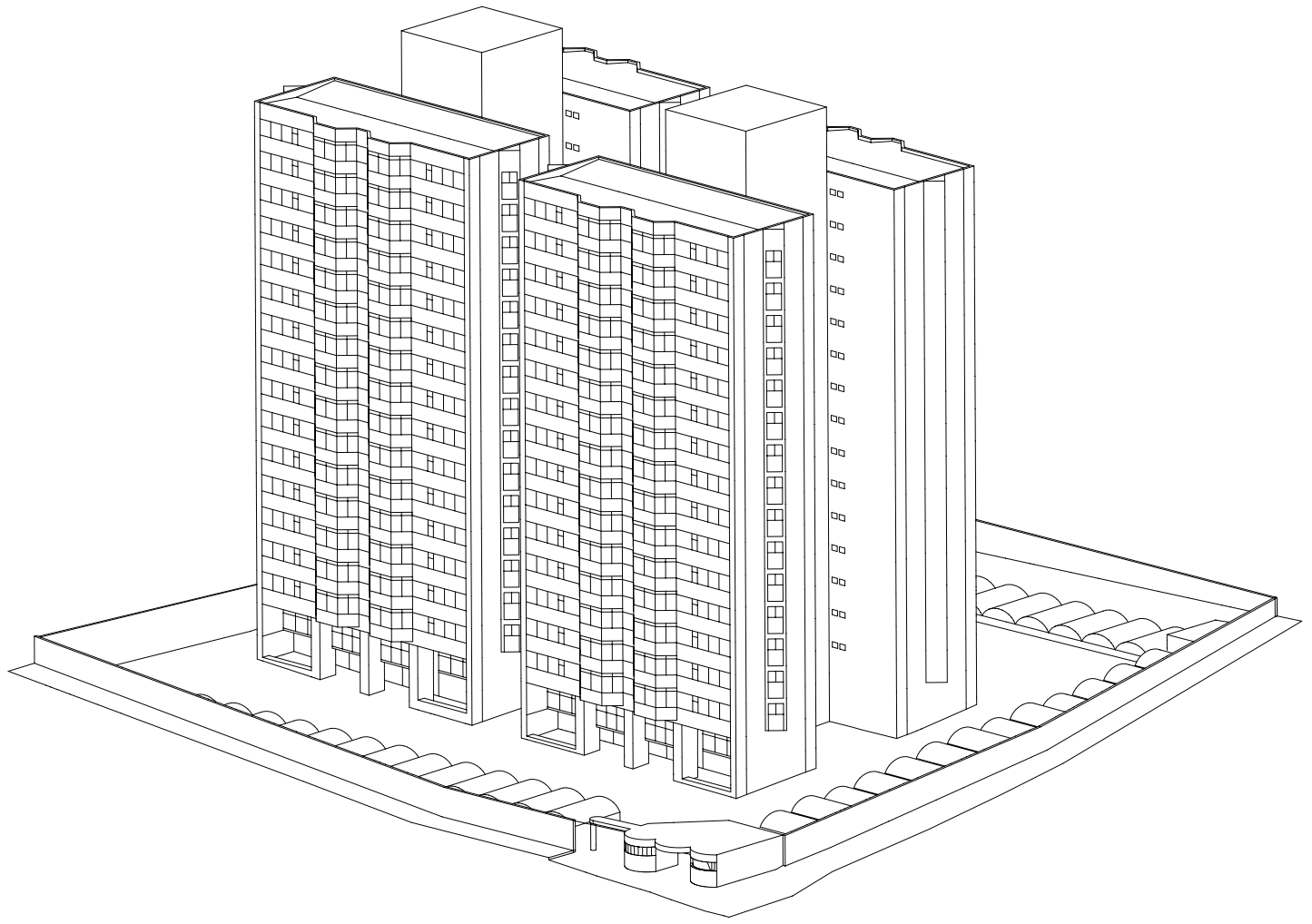
EDIFÍCIO VILLA DA PRAIA

Rua Pará, 440, Pituba



Situado ao pé do morro que delimita o fim da quadricula do plano original do bairro da Pituba, sua implantação, com significativo corte de terreno para a obtenção de uma base o mais plana possível, é representativa para um recorrente padrão de edifícios verticalizados sem volume de garagem. Aqui, duas torres iguais, mas que em outros exemplos podem ser três ou até mesmo quatro, com planta de disposição em H, no centro do terreno, são rodeadas por todos os lados exclusivamente por área de estacionamento para veículos. Enquanto as fachadas maiores recebem tratamento plástico comum com faixas horizontais a partir da altura da varanda, que se destaca em balanço do corpo do edifício, as fachadas laterais, menores, são marcadas por faixas verticais nos cantos do volume. Mas é no térreo, pensado como uma área contínua, e destinado aos programas de uso comum, como salão de festas, que acontece uma interessante adaptação: situado em cota intermediária entre as áreas de estacionamento frontal e posterior, ele apresenta trechos de pés-direitos distintos, correspondentes aos acessos aos estacionamentos. Muito peculiar do Edifício Villa da Praia é a cobertura leve, abobadada, em policarbonato transparente, usada para as vagas de estacionamento, que confere uma ambiência mais arejada que as comumente usadas telhas de fibrocimento.





16

M 2 A 1

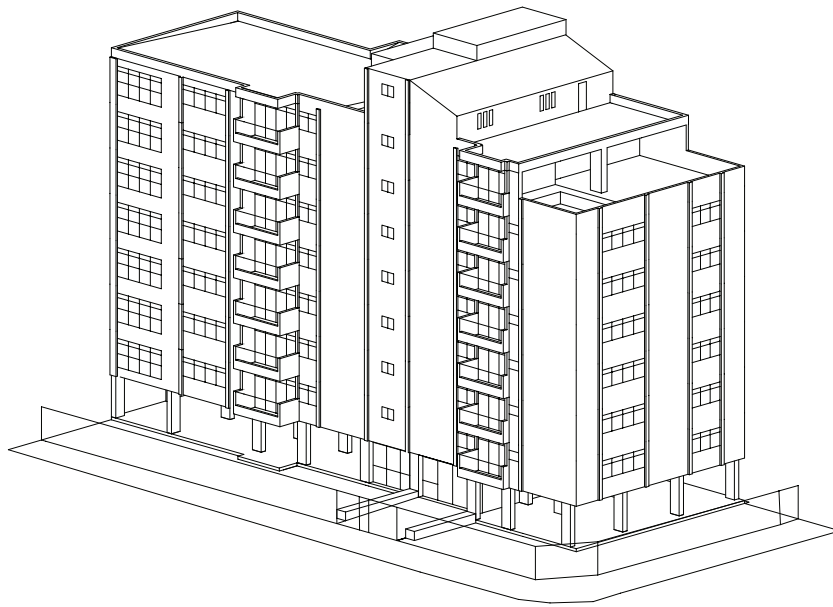


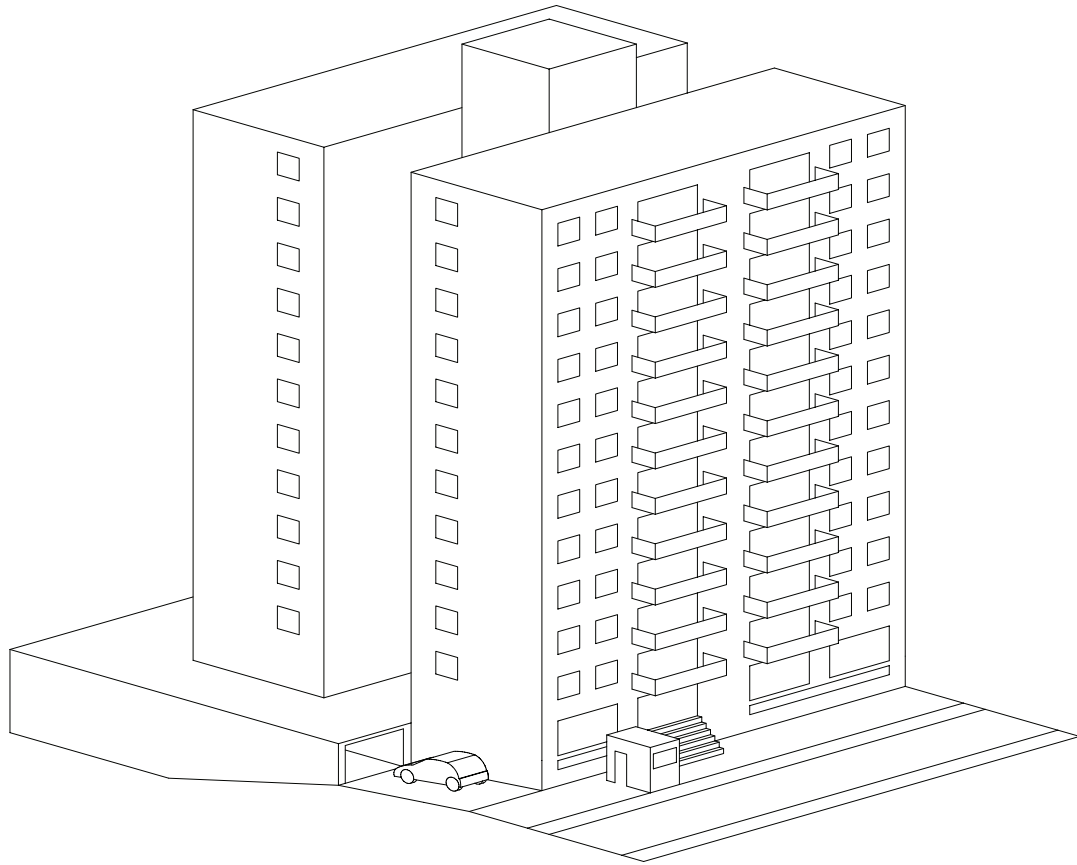
EDIFÍCIO VIRIDIANA

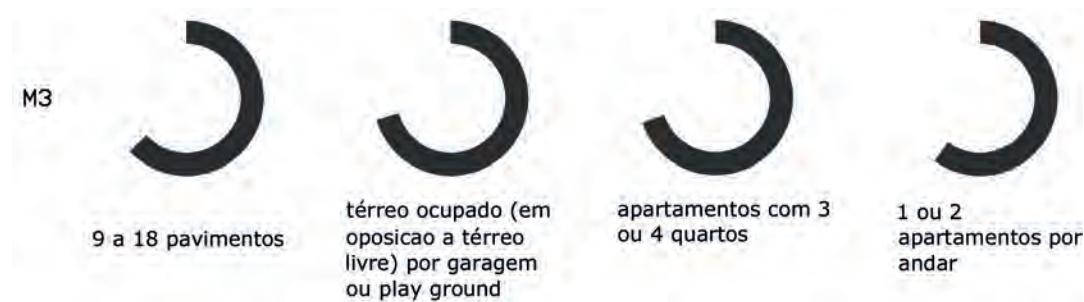
Rua Piauí, 204, esquina com Avenida Manoel Dias da Silva

Sua dupla assimetria – e correspondente distanciamento da planta em H – é destacadamente o que mais o afasta das recorrências do edifício com estacionamento e elevadores e é fruto de uma reação à sua situação de esquina: enquanto uma coluna de apartamentos tem seus quartos e salas voltados para a Rua Piauí, a outra tem as salas voltadas para esta rua e os quartos orientados para a Avenida Manoel Dias, compondo a fachada voltada para o mar. Além disso, o apartamento de cobertura sobre esta coluna de apartamentos reforça a assimetria da composição do volume. Mesmo assim, como expressão de complexidade contraditória da organização em planta, as varandas à frente da sala, agrupadas em faixas verticais de pastilha verde, indicam certa simetria estruturante estabelecida a partir do núcleo de circulação vertical. Implantado em cota baixa em proximidade do mar, o que pode ter contribuído para a ausência de um piso subterrâneo destinado à garagem, o Edifício Viridiana apresenta vagas de estacionamento, descobertas, localizadas na área correspondente aos recuos frontais em ambas as ruas, com acesso individualizado através de grades, uma inserção posterior ao que originalmente era livre, em continuidade com o *play-ground*, que apresenta um mínimo de desnível em relação à rua.









O GRUPO M3

O grupo de edifícios com elevadores e garagens, mas sem áreas de estacionamento, corresponde a pouco mais de 25% do universo analisado e ele abriga os edifícios mais exclusivos ou com apartamentos mais caros, o que denota a estrita hierarquia entre as vagas de garagem e de estacionamento. É neste grupo que estão localizados os edifícios com dois apartamentos de três ou quatro quartos por andar, com o partido em T (o que é evidente pela predominância na simetria do eixo perpendicular à rua associada à assimetria do eixo paralelo à rua), e varandas na sala de maiores dimensões que os do grupo M2. É também neste grupo em que há maior representatividade de edifícios com um apartamento por andar.

Em lugar das vagas de estacionamento na faixa sem construção determinada pelo recuo frontal, é recorrente a existência de jardim. Trata-se também de edifícios tendencialmente mais altos, com expressiva representação de unidades isoladas, sem repetição, de gabarito entre 13 e 18 pavimentos. É ainda bastante significativo para este grupo de edifícios o fato de o apartamento de cobertura tornar-se elemento importante na diferenciação do topo dentro da composição tripartite, assim como o elevado percentual de ocupação do pavimento térreo por um complexo programa de uso social ou por garagens.

17

M 3 T 1



EDIFÍCIO CONDOMÍNIO RIO DE SÃO PEDRO

Rua Rio de São Pedro, 64

O Edifício Condomínio Rio de São Pedro representa uma série de edifícios implantados em rua de cumeada, com o volume de garagem instalado sob o térreo implantado a 1,50 m do acesso de pedestre, com rampa para veículos localizada no recuo lateral, composição simétrica com dois apartamentos por andar, varanda à frente da sala reforçando a simetria, destaque no topo dado pela diferenciação dos apartamentos de cobertura, também simétricos, e planta geral em T, ou meio H, cuja haste é ocupada pelas dependências de empregada, área de serviço e núcleo de circulação vertical. Sua fachada principal tem composição vertical enfatizada pelos pilares que demarcam a faixa das varandas e pelos volumes em saliência dos banheiros, e apresenta profundidade articulada em três planos, gerando sombra sobre as aberturas e espaço para jardineiras, atualmente utilizado também para a acomodação de aparelhos de ar condicionado. Em contrapartida, suas fachadas laterais e dos fundos, bem mais simples, apresentam somente saliências em faixas horizontais, correspondentes às vigas a cada andar. Desenvolvendo-se por três pavimentos, seu volume de garagem forma a base maciça, sem muitas aberturas, distinta da solução desfavorável que comumente deixa à vista um esqueleto estrutural de vários andares.





18

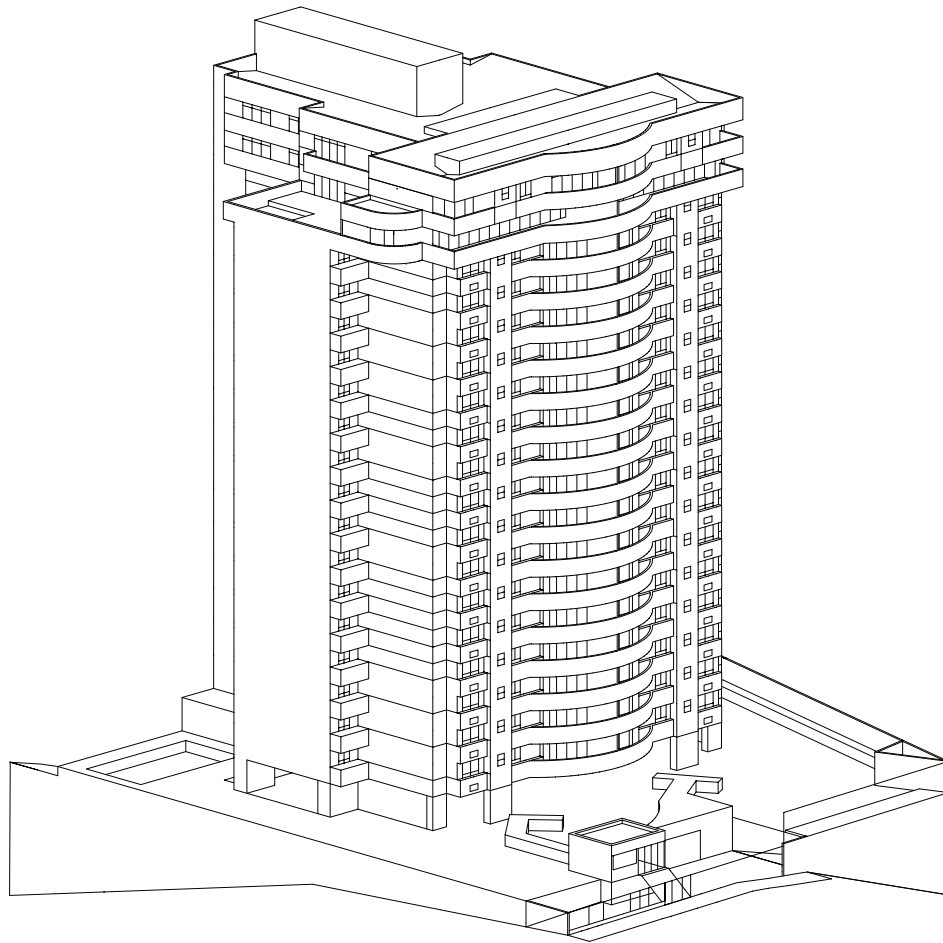
M 3 T 2

EDIFÍCIO JARDIM ALTO DO ITAIGARA Rua Dr. Antônio Monteiro, 183, Alto do Itaigara



O Edifício Jardim Alto do Itaigara corresponde à versão alto luxo do Edifício Condomínio Rio de São Pedro (17) fora dos bairros consolidados antes de 1970. Localizado no bairro que lhe confere o nome, no fim de uma rua sem saída, seus moradores são dependentes do automóvel para toda e qualquer atividade cotidiana: correspondente é o tamanho do volume de base que abriga suas garagens, desenvolvendo-se em vários andares e ocupando quase todo o terreno. Sua maciça expressão é camuflada na paisagem devido à presença de vegetação na encosta do morro, em ponto de destaque, à esquina da Avenida Antônio Carlos Magalhães, na confluência com a Juracy Magalhães. O fato de o edifício apresentar todo o volume revestido com pastilhas, em jogo de duas cores, desfazendo a recorrente distinção entre fachada principal e dos fundos, ainda mais presente em volumes de planta em T, reforça a preocupação com a inserção na paisagem. Com dois apartamentos por andar, distribuídos em 18 andares, seu volume está fortemente caracterizado na fachada principal pelas faixas brancas correspondentes ao peitoril da varanda, em oposição à faixa ligeiramente recuada, em cor mais escura, onde encontram-se as esquadrias, e por uma avolumada varanda de planta circular, que é incorporada nos dois andares superiores correspondentes aos apartamentos de cobertura, através de um avanço do volume principal sobre o limite da fachada, gerando um coroamento formalmente autônomo e demasiadamente concorrente com os rebuscados recuos no corpo principal.





19

M 3 T 3

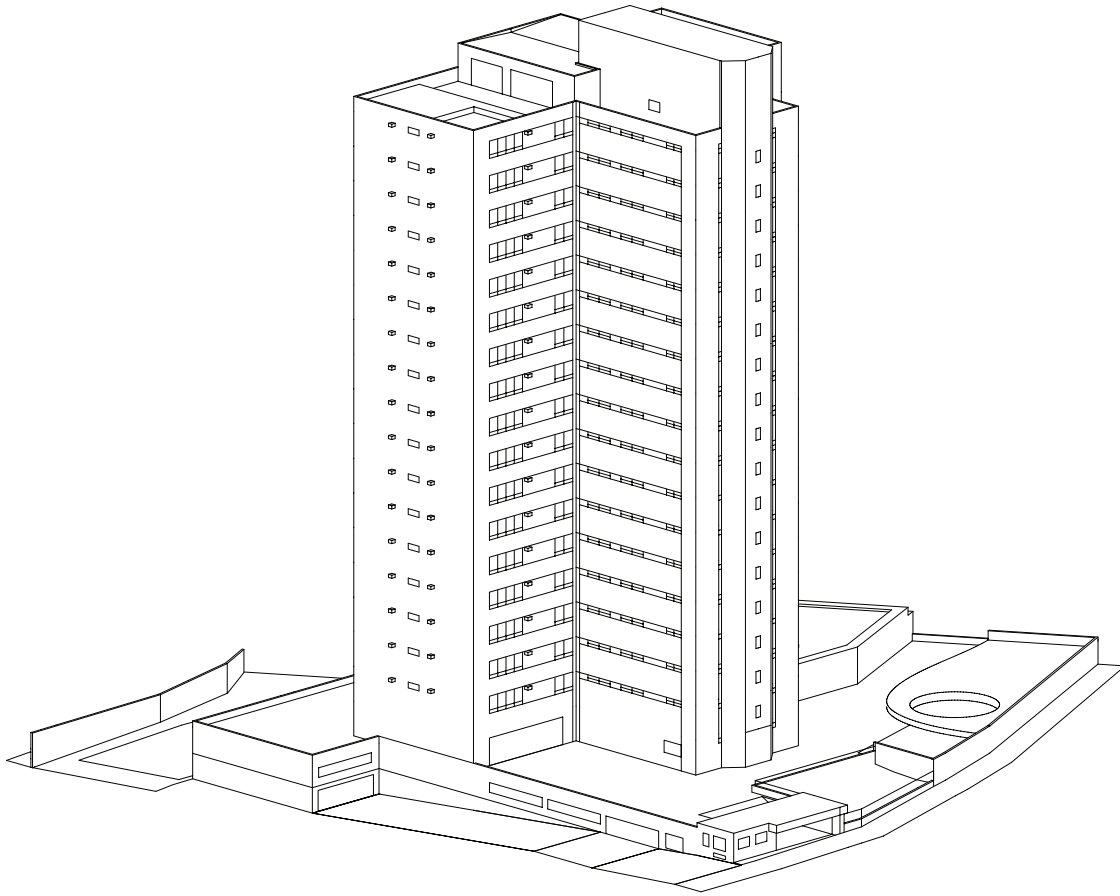
EDIFÍCIO MANSÃO PALÁCIO JARDIM

Rua Clara Nunes, 514, Aquarius



Juntamente com o seu vizinho, o Edifício Mansão Jardim Imperial, cujas mínimas diferenças residem na cor do revestimento externo e naquilo em que o formato da garagem é derivado do perímetro do terreno, o Edifício Mansão Palácio Jardim representa a imensa autonomia em relação à rua e ao bairro que o edifício com base de grande volume destinada à garagem e respeito aos quatro recuos possui: sua definição volumétrica com base na planta T e sua orientação – a mesma do vizinho irmão gêmeo –, com fachada principal voltada para os fundos do terreno, pouco se relaciona com a curva onde ele se encontra ou com os vizinhos. A implantação faz uso da declividade do terreno e articula, a partir de seu acesso, a rampa de garagem localizada no recuo lateral, guarita e faixa de jardim com piscina elevada, protegida visualmente da rua, em uma continuidade que mantém a relação entre a calçada e o nível de *playground*. Ao mesmo tempo, estabelece um paredão no fundo do terreno de pouca profundidade, cuja testada para a Rua Manoel F. de Miranda, em cota mais baixa, é ocupada por um muro contínuo, sem nenhum acesso ao interior do lote, atrás do qual se localiza a quadra de esportes, conformando aqui junto com seus vizinhos o completo isolamento da rua.





20

M 3 T 4

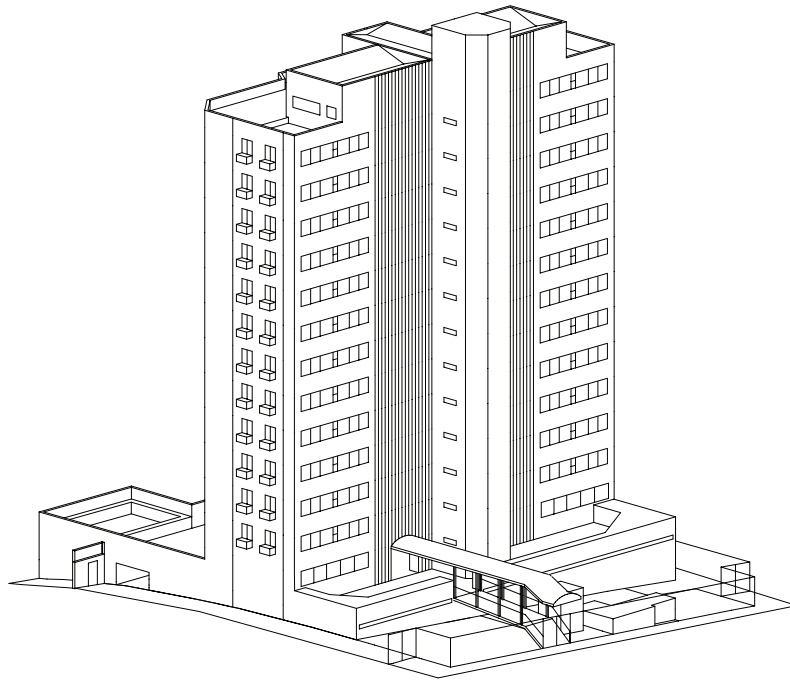
EDIFÍCIO FLORESTA ATLÂNTICA

Rua Manoel Barreto, 305, Graça



A abertura visual garantida pelo desnível em relação ao vale da Avenida Centenário, coincidindo com o nascente, é a principal razão para que o volume de planta T com dois apartamentos por andar tenha a sua fachada de fundos voltada para a o acesso principal. Esta contradição entre o acesso e a destinação de uso é resolvida aqui com a instalação de um plano vazado, composto de elementos verticais, cobrindo as aberturas das áreas de serviço e cozinha, amenizando, assim, a caracterização como “fachada dos fundos”, repetindo o que com frequência na arquitetura moderna era resolvido por meio de painéis de cobogós. O volume da circulação vertical, que estabelece a simetria, é tratado de maneira autônoma, com mínimas aberturas e em cor de destaque, o que contribui também para a valorização da fachada de acesso. Com organização rigidamente simétrica em planta e varandas cobrindo toda a fachada voltada para o nascente, cujo chanfro nas extremidades reforça a composição plástica de volume mais que superfície, o Edifício Floresta Atlântica ainda é representativo de uma solução dupla de acesso para as garagens, com rampas independentes em cada lateral, o que, acompanhando a ladeira da Rua Manoel Barreto, libera a garagem de uma rampa interna.





21

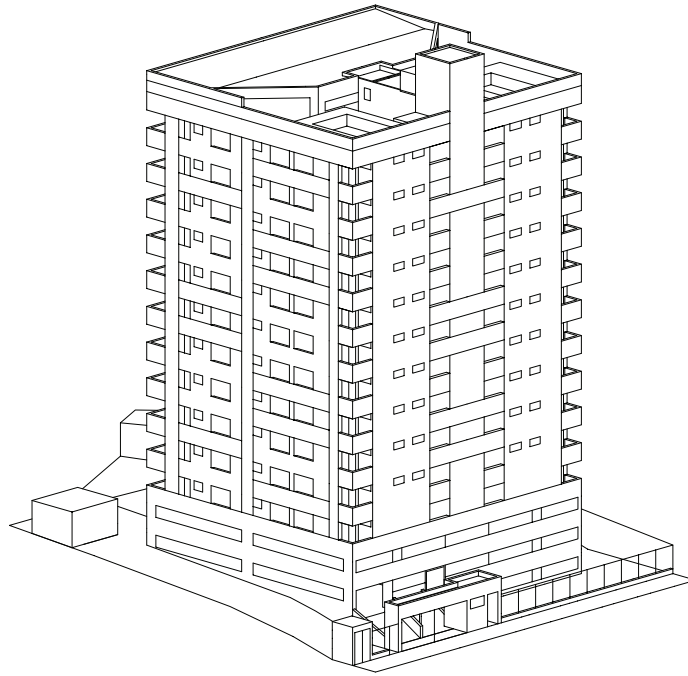
M 3 T 5

EDIFÍCIO PORTAL DO BOSQUE Rua Hilton Rodrigues, 158, Pituba



Cumprindo com o recorrente *standard* de dois apartamentos por andar para edifícios com elevadores, garagens e sem estacionamento, o Edifício Portal do Bosque é bastante peculiar quanto à disposição de sua planta: sendo um prisma reto e contínuo, de base quadrada, sem diferenciação volumétrica da garagem, distribuída em três pavimentos, com um deles semienterrado, sua organização espacial rigidamente simétrica em relação à rua pode ser compreendida como a de uma planta em T cujos braços sofrem uma torção a 90° e se agrupam alinhados à haste. Desta maneira, os quartos, situados majoritariamente na fachada lateral, apresentam aberturas recuadas por varandas e jardineiras, orientadas de maneira enviesada, o que além de garantir melhor captação da ventilação predominante, evita a perda de intimidade em relação aos vizinhos. A fachada nascente, ao fundo do terreno e para onde estão orientadas as salas, é inteiramente coberta por varandas, completamente inseridas no volume. Faixas horizontais e verticais, em variações do azul marinho e cinza, conferem à superfície um elemento visual em contraste com a rigidez do volume. A área de lazer se encontra ao fundo do edifício, ao nível do chão, na parte triangular do terreno, consagrando com a quadra de esportes a organização inteiramente simétrica da implantação do edifício.





22

M 3 A 1

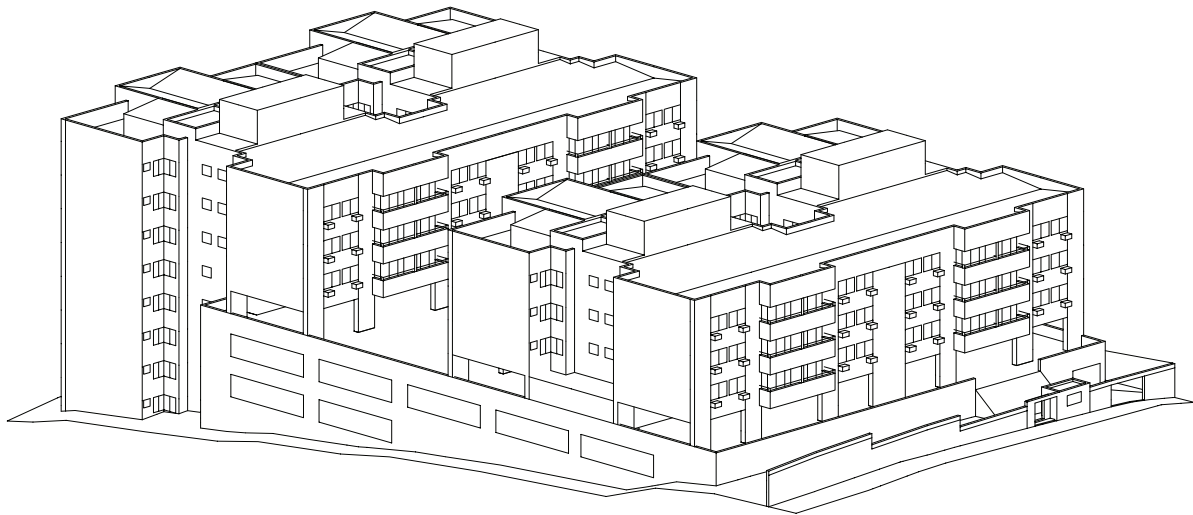
EDIFÍCIO RAINHA DA PAZ

Rua Professor Isaías Alves de Almeida, 266, Costa Azul



Contrário à recorrência da torre verticalizada com apenas dois apartamentos por andar, que marca a variação do apartamento com garagem e elevador, mas sem estacionamento, o Edifício Rainha da Paz organiza suas quatro torres de circulação vertical em duas lâminas gêmeas compostas por pares de unidades H, alinhadas sem recuo, com três pavimentos sobre o térreo, disposição que é mais recorrente em edifícios sem elevador. Cada uma das quatro unidades de circulação vertical segue a disposição simétrica comum que arranja por apartamento na fachada uma varanda à frente da sala e janelas de dois quartos, emoldurados aqui por faixas verticais vermelhas que compõem plasticamente uma união dos pares alinhados sem recuos. Formando um bloco maciço que toma toda a testada, de comprimento maior que o habitual na rua, o edifício possui garagem com dois pavimentos sob o piso do térreo e que ocupa todo o terreno à exceção da faixa de jardim no recuo frontal e da metade da lâmina situada aos fundos: esta se estende verticalmente até o vale, apresentando ali sete andares ocupados por apartamentos. Nota-se, ainda, que, em cada unidade de circulação, apenas dois dos quatro apartamentos por andar – aqueles situados na metade voltada para o nascente – desenvolvem-se como cobertura duplex.





23

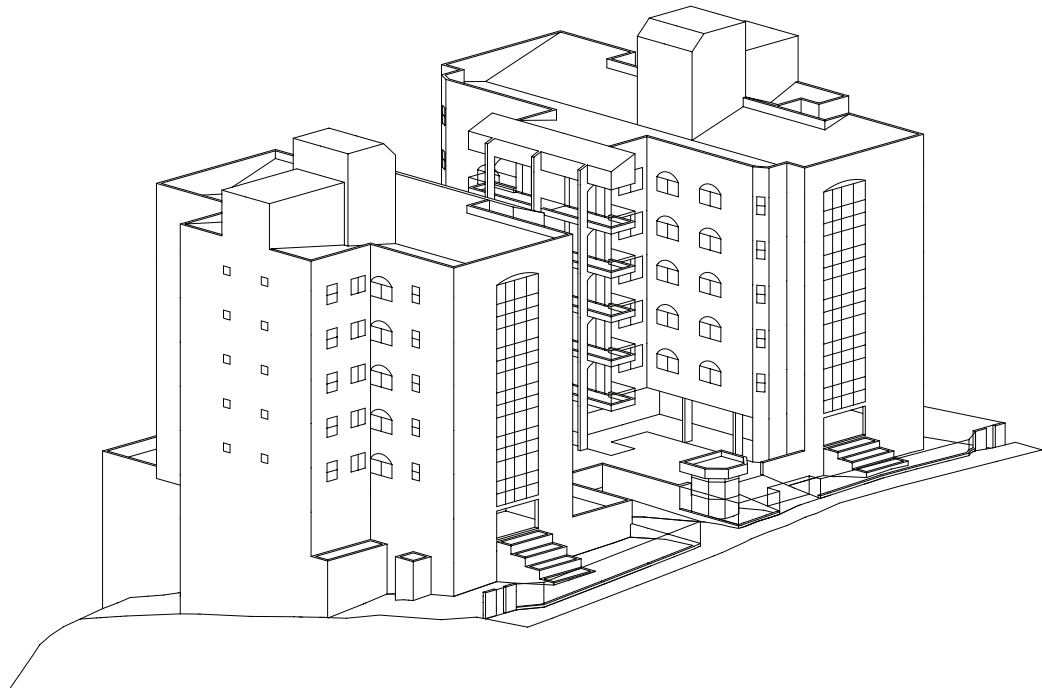
M 3 A 2

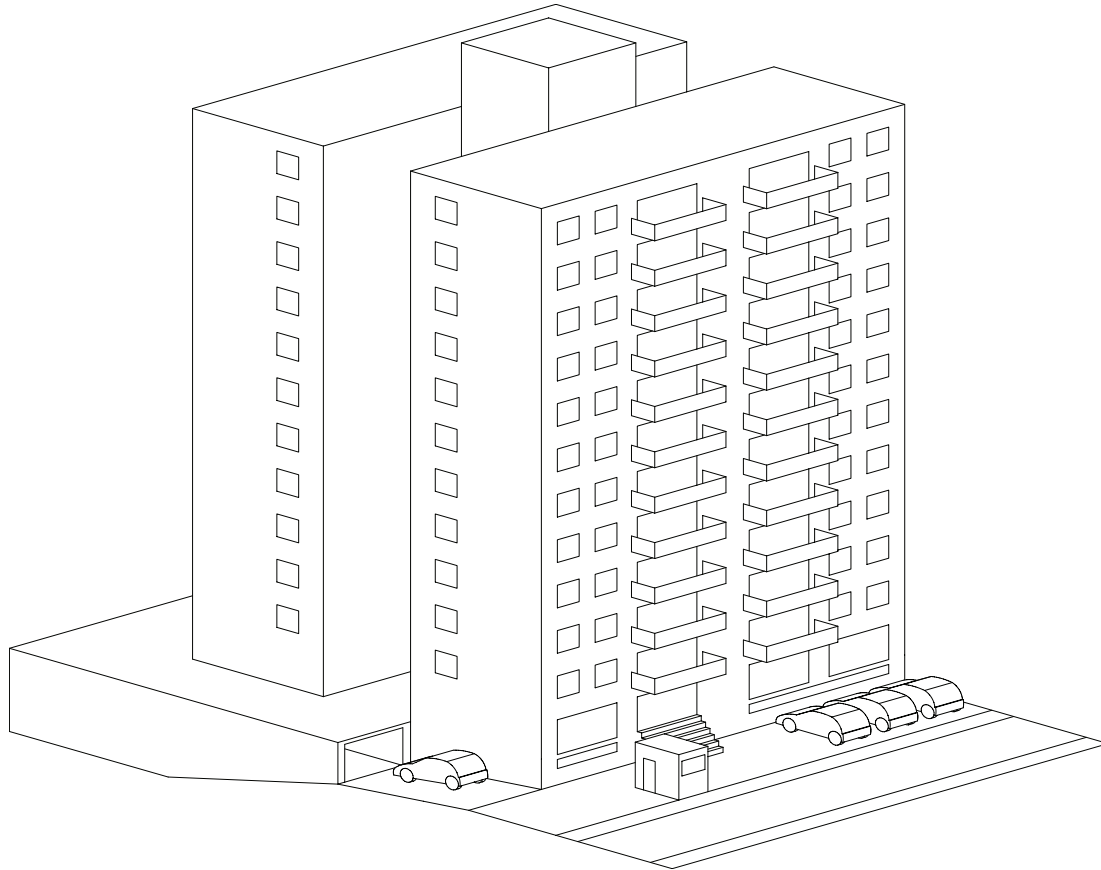


EDIFÍCIO MORRO DAS FONTES Rua Rodrigo Argollo, 395, Rio Vermelho

Ainda que integrado no conjunto urbano da Rua Rodrigo Argollo, o Edifício Morro das Fontes representa um claro distanciamento dos padrões recorrentes no grupo M3 tanto pelo número de pavimentos (térreo livre com *playground* mais cinco pavimentos de apartamentos em duas torres de circulação vertical com base de garagem compartilhada) como pela disposição das duas unidades, longitudinais em relação ao terreno, com suas áreas sociais *vis-à-vis*, compondo uma espécie de semipátio, aberto à rua por um lado e à encosta pelo outro, formando um generoso canal de ventilação. Esta insólita determinação de uma intimidade espacial através do faceamento recíproco dos dois volumes de apartamentos é amenizada pelas varandas, justapostas à fachada como uma camada espacial independente. A unidade em cores, material das esquadrias e desenho de aberturas com arcos com que os dois volumes foram tratados estabelece um jogo ambíguo que tende a dissolver as diferenças que eles apresentam no tamanho dos apartamentos e formato da planta baixa. O volume de garagem recuado, levemente acima do nível de acesso de pedestres, permite uma faixa generosa de jardim margeando a rua, sendo encoberto por árvores pelo lado da encosta, onde em planta a irregularidade formal responde tanto à diferença de tamanho das duas torres como à adequação à curva que delimita a forma do terreno. Sobre ele, uma piscina elevada, voltada para a encosta e a união dos dois espaços do térreo em um *playground* único.









O GRUPO M4

O maior dos grupos estudados é aquele dos edifícios com elevadores, garagem e vagas de estacionamento, correspondendo a 40% do total. Mais da metade de seus exemplares são unidades simples, mas é neste grupo que se destaca numericamente a solução de repetição de unidades isoladas sobre a base compartilhada que abriga a garagem, como segundo modelo mais recorrente. Diretamente relacionado a esta predominância do edifício isolado, como unidade ou em repetições, está a presença de aberturas nas quatro fachadas. Aqui, uma importante diferenciação dos demais grupos é notada: em praticamente metade dos edifícios deste grupo, quartos e salas estão em orientações ortogonais entre si, enquanto em todos os outros grupos esta proporção não passa de um terço. Esta diferença deve-se claramente à presença notável neste grupo

dos edifícios que, abandonando a planta H, possuem mais de quatro apartamentos por andar, alinhados em corredor e sem ventilação cruzada, disposição que implica volumes mais robustos, com cômodos, ou mesmo apartamentos inteiros, orientados para as laterais que na planta H frequentemente não possuem aberturas.

Destaca-se ainda, neste grupo, a maior representatividade dos edifícios mais altos, dos quais 30% possuem mais de 18 pavimentos. A alta densidade derivada dos edifícios com muitos pavimentos está vinculada ao agigantamento do volume de garagem na sua base, que, frequentemente, eleva-se por alguns andares acima do nível da rua. Em muitos dos edifícios, as vagas de estacionamento estão localizadas no recuo frontal, essencialmente destinadas a visitantes nos condomínios de apartamentos mais caros.

24

M 4 T 1

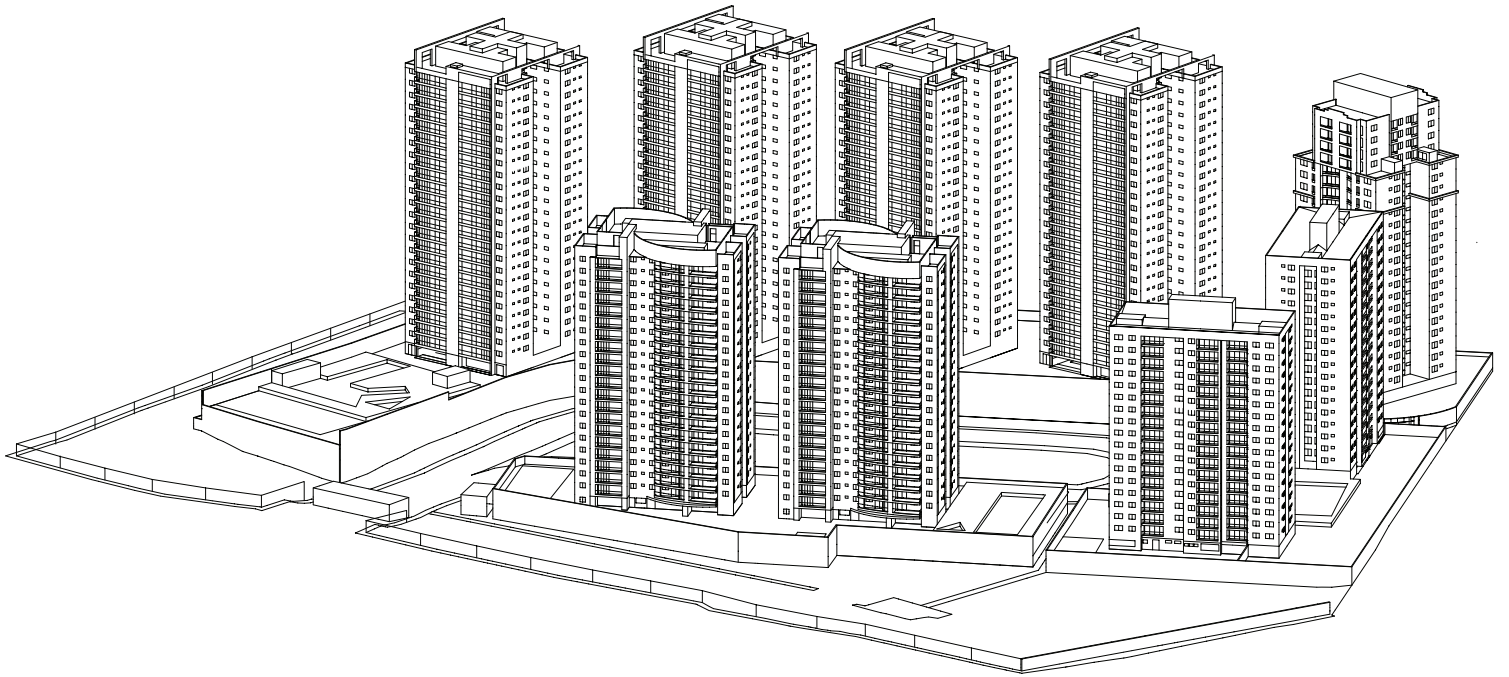
EDIFÍCIO CONDOMÍNIO VILA ANAITI

Rua João José Rescala, Imbuí



O conjunto de nove torres residenciais está agrupado sobre uma base quase integralmente contínua de garagem, com dois andares a partir do nível da rua, formando uma espécie de muralha ao redor de uma praça comum, destinada majoritariamente a estacionamento. Quatro acessos controlados correspondentes aos quatro condomínios individualizados que agregam as nove torres abrem-se para esta praça comum, que, por sua vez, se conecta à cidade através de uma única entrada, controlada por uma guarita, localizada na faixa de terreno não edificado, semelhante ao glacis que protegia militarmente as cidades até o século XVIII: estamos diante do condomínio-cidadela, ou condomínio-castelo-medieval ou condomínio-prisão-contemporânea. Quatro projetos distintos para as torres com até 23 andares conferem alguma variedade plástica ao conjunto, entre variações da planta em H e da planta linear sem ventilação cruzada, com mais de quatro apartamentos por andar, abrigando um total de aproximadamente 2.400 habitantes em 900 apartamentos. Dentro desta relativa variedade de solução plástica, não se consegue perceber, entretanto, se há uma clara predominância da orientação solar ou da constituição do conjunto do ponto de vista formal entre as diretrizes que o definem. Sobre a base que abriga a garagem, desenvolve-se o vasto programa social, de lazer e esportes, que inclui parque infantil, quadras, piscinas e pistas de *jogging*, eliminando toda e qualquer experiência do morador com o nível da rua.





25

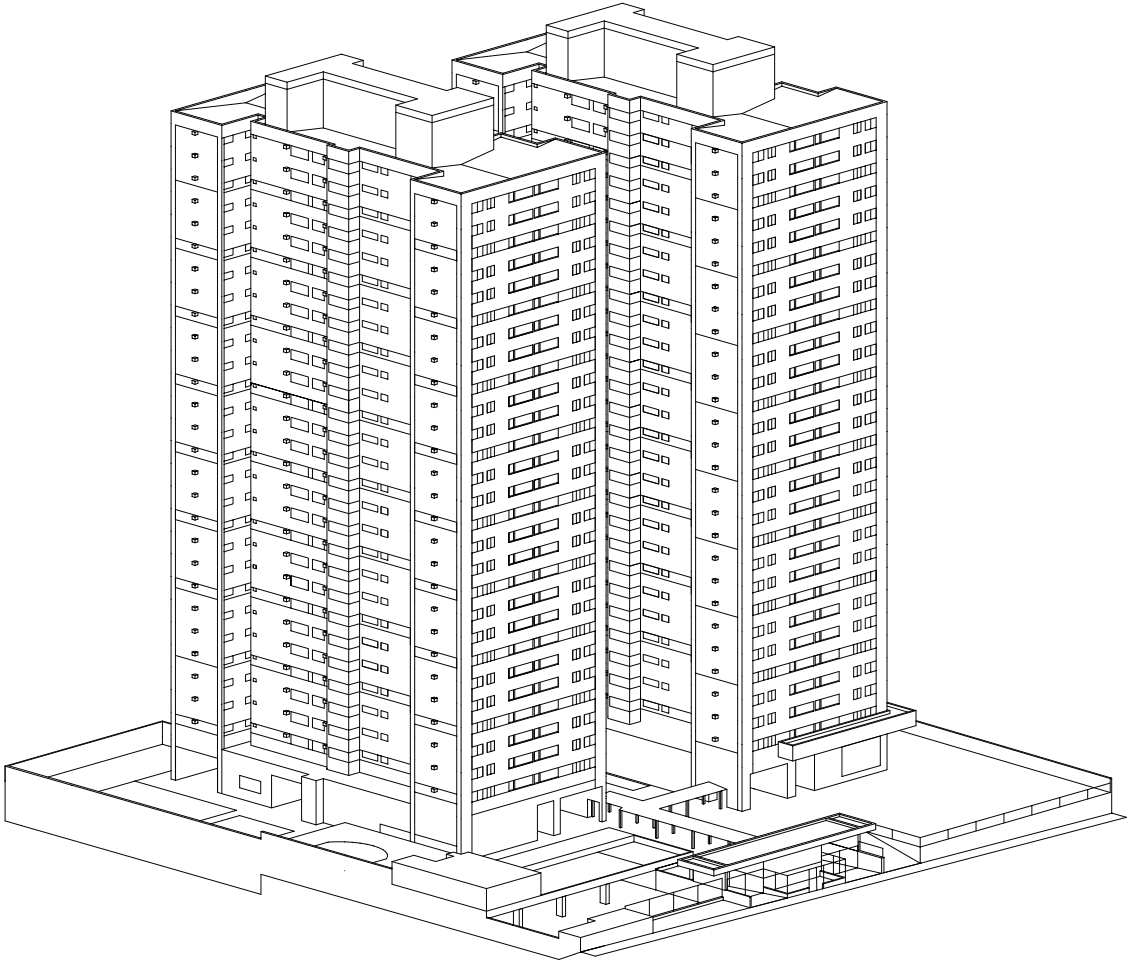
M 4 T 2

EDIFÍCIO MORADA DAS TORRES RESIDENCIAL CLUBE Rua Rodolpho Coelho Cavalcante 162, STIEP



Seu programa é nome: um clube residencial com várias quadras de esportes de tamanhos diversos, complexo de piscinas, mais de um parque infantil e um vasto programa de lazer associado que, subvertendo a especialização funcional da cidade moderna através da reunião das funções de morar e lazer no interior do lote individual, representa a autonomia arquitetônica do que é grande e hiperdenso. São duas torres gêmeas com 27 andares, cada uma com seis apartamentos de dois quartos por andar, com um desenho que corresponde a uma variação da planta em H que bem poderia ser chamada de H turbinado: as duas torres equivalem em número de apartamentos a quatro torres do Júlio César, na Pituba. À exceção do recuo frontal, dedicado a algumas vagas de estacionamento para visitantes, à casa de lixo e ao complexo de controle e segurança formado por guarita única e três portões de entrada e saída de veículos, todo o lote é ocupado pelo volume de garagem. Entretanto, o fato de o lote estar em cumeada e apresentar declive, a implantação é generosa na fronteira com a rua, estando o nível do *playground* apenas cerca de 1 m mais elevado que a calçada, determinando uma relação um tanto mais favorável com a rua, acentuada ainda através do emprego de grades em vez de muros.





26

M 4 T 3

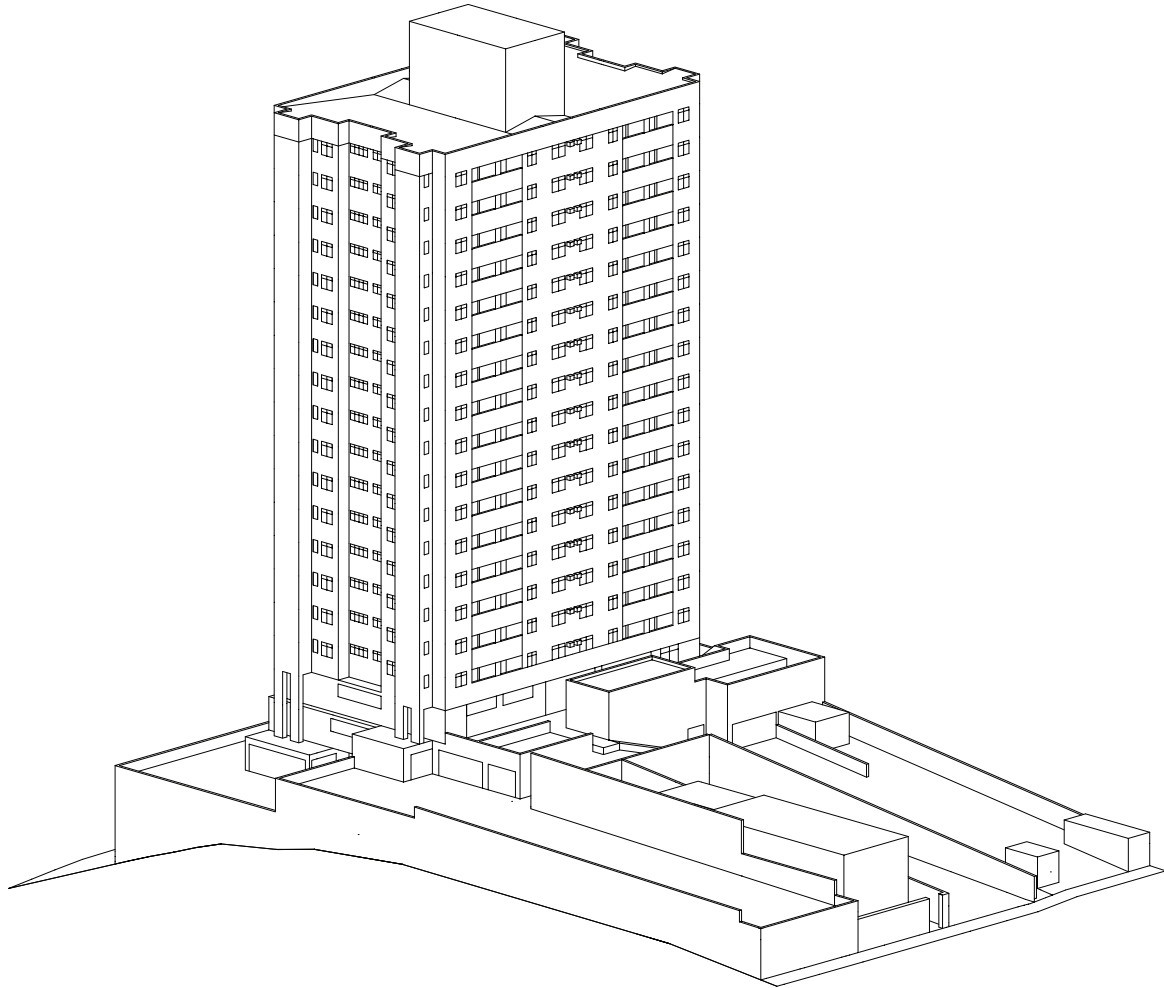
EDIFÍCIO PÁTIO DOS BANDEIRANTES

Rua dos Bandeirantes, 811, Matatu



Localizado no alto da Ladeira dos Bandeirantes, no Matatu, esta torre com 16 andares e 8 apartamentos por andar, de volume duplamente simétrico em sua composição, representa a substituição final, consolidada no século XXI, da planta em H pelo volume de base retangular maciço, com corredores comuns extensos, e ventilação dos cômodos de cozinha e serviço através de poços internos de ventilação. Enquanto a torre tende a uma maior regularidade formal, com pequenas reentrâncias nos seus lados menores e os consagrados efeitos gráficos da faixa em cor que tratam o volume como um todo suprimindo a percepção dos apartamentos individualmente, a sua base é completamente fragmentada: o volume total construído destinado a garagens, estacionamento e áreas de lazer (salão de festas, parque infantil, piscina) é tão grande em relação à área de projeção da torre que se torna impossível abrigá-lo na encosta em declive ao fundo, fazendo com que ele se estenda horizontalmente de maneira “descontrolada” e chegue a ocupar outro terreno que, dois lotes após o acesso ao edifício, corresponde a um lote regular originalmente ocupado por uma residência unifamiliar de pequeno porte. Desta maneira, dois imóveis na Rua dos Bandeirantes acabam “abraçados” por trás pela parte do edifício destinada ao abrigo de automóveis.





27

M 4 T 4

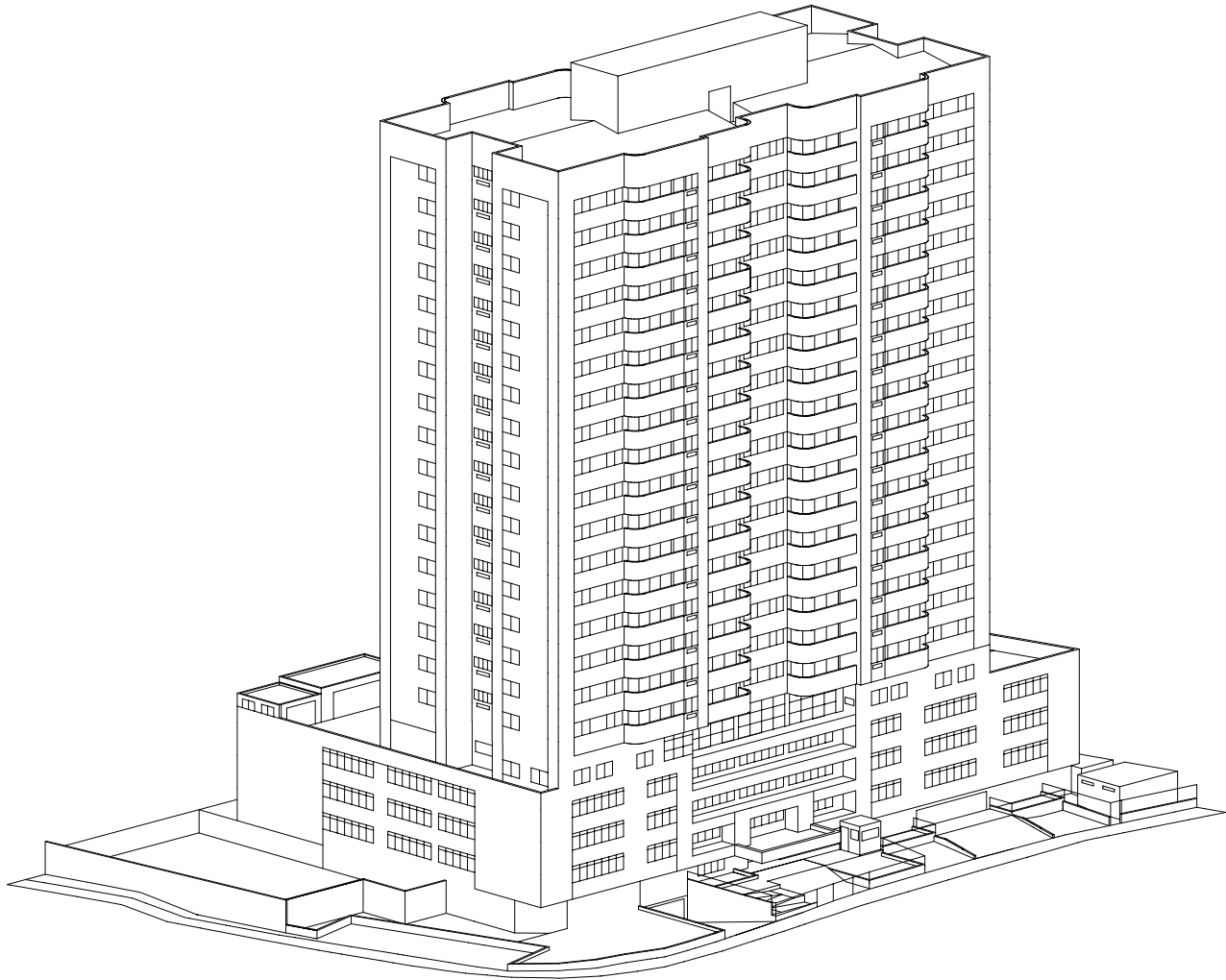
EDIFÍCIO RESIDENCIAL CIDADE DE ITUBERÁ

Estrada do Curralinho, 1.175, esquina com Rua Rodolpho Coelho Cavalcante, STIEP



Implantado em terreno relativamente plano, o Edifício Residencial Cidade de Ituberá é a expressão da conciliação da moradia em alta densidade com as aspirações de aparência da classe média: ele consiste de uma torre com 18 andares, com oito apartamentos por andar, sobre uma base que ocupa todo o terreno à exceção dos recuos mínimos, com quatro pavimentos acima do nível da rua e um subterrâneo destinados à garagem de veículos, articuladas por um pavimento intermediário, que abriga em sua parte fechada as áreas sociais e sobre a base, na área descoberta, a piscina e o parque infantil. Em contradição à brutal intensidade da ocupação do solo e da densidade alcançadas, a composição de suas duas fachadas maiores apresentam um jogo plástico, a partir de um balanço correspondente à parte da área de varanda e áreas de serviço, que articula em quatro planos distintos reentrâncias associadas à predominância gráfica das duas faixas verticais de cor azul, o que dificulta a percepção do observador externo das unidades habitacionais individuais, conferindo uma impressão geral de monumentalidade ao todo. Esta é ainda sublinhada pelo tratamento independente dado ao volume da base, onde predomina o mesmo azul das faixas verticais. Com um número reduzido de estacionamento destinado a visitantes e canteiros de jardins, a área do recuo frontal abriga uma pequena quadra de esportes isolada da rua por muro, as duas rampas de acesso às garagens e a área central de acesso de pedestres, com escada, rampa e guarita envoltas em vidro em lugar de grades.





28

M 4 T 5

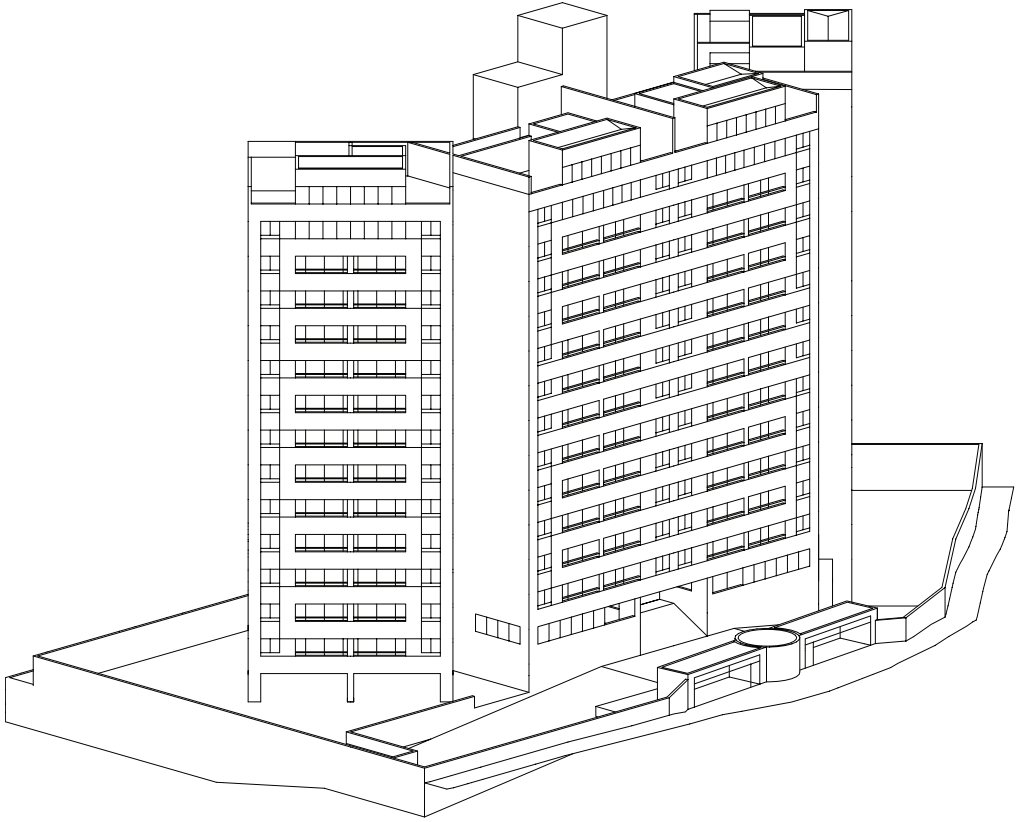
EDIFÍCIO OSMAR VIEIRA SANTOS RESIDENCIAL

Rua Carlos Maron, 389, Candeal



Mesmo com uma solução formal muito particular, que articula uma fragmentação formal em três volumes com apartamentos acessados por corredor ao longo da fachada posterior, voltada para o poente, o Edifício Residencial Osmar Vieira Santos apresenta todos os elementos que compõem o tipo referente ao edifício com elevador, garagem e estacionamento. Seu volume central abriga quatro apartamentos por andar; de cada lado deste volume central, articula-se um volume secundário, menor, rotacionado em planta a 45° em relação ao central, e com metade da sua largura, abrigando, cada um, dois apartamentos por andar. O grafismo usado na fachada principal, com o mesmo jogo de envolvimento com retângulos desenhados em contraste de cor unindo as faixas de altura do peitoril da varanda, recuada dentro do limite do volume, unifica, nos três volumes, a expressão plástica do edifício. O predomínio do carro aqui é expresso também de maneira pouco ortodoxa: com a base se desenvolvendo do limite das torres para o fundo do terreno, bastante acidentado, todo o solo livre de construção é destinado a estacionamentos e rampas de acesso, o que faz com que, inclusive, o caminho do pedestre entre a guarita e o edifício aconteça sem nenhuma separação espacial, no meio do acesso dos automóveis.





29

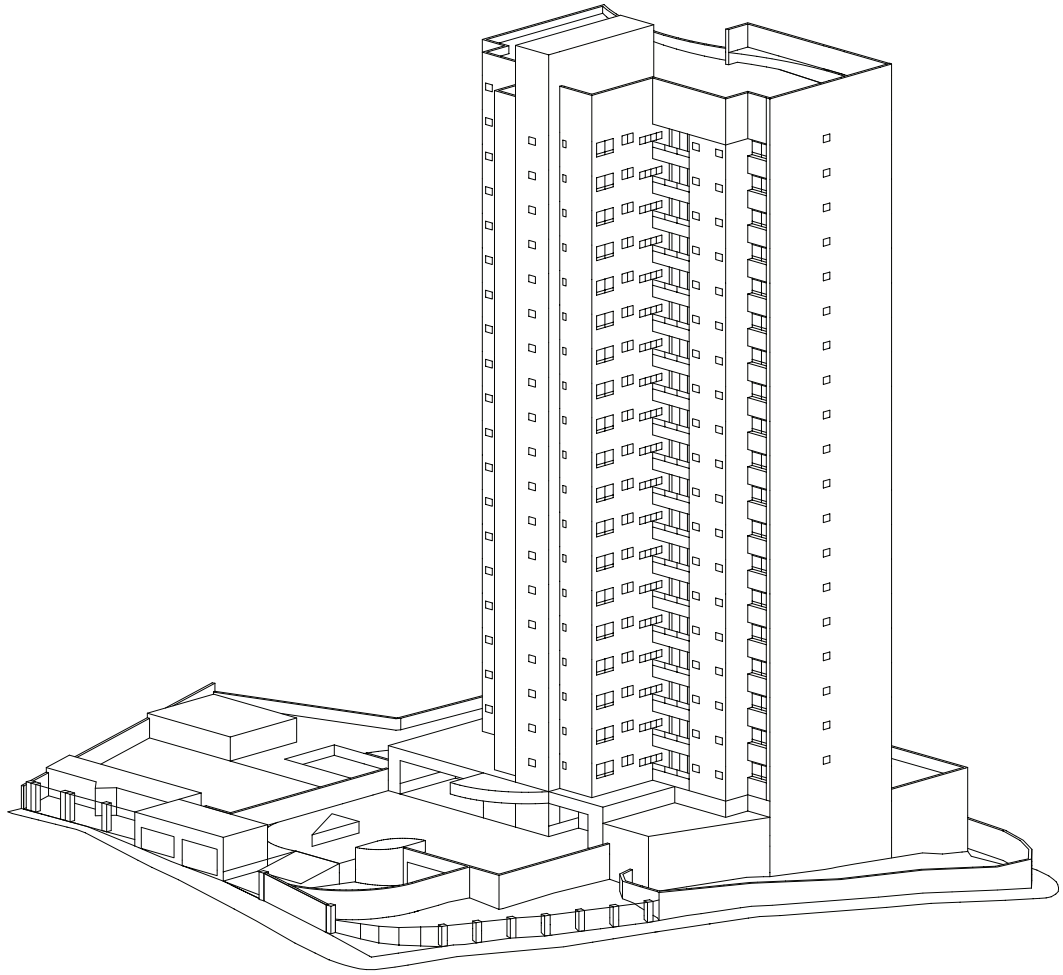
M 4 T 6

EDIFÍCIO MANSÃO JENNER AUGUSTO Avenida Princesa Isabel, 590, Barra Avenida



Situado na esquina da Avenida Princesa Isabel com a Rua Oscar Carrascosa, que termina ali seu traçado sinuoso, conferindo ao edifício três fachadas voltadas para ruas, o Mansão Jenner Augusto é orientado para o vale da Avenida Centenário, deixando para a entrada à Avenida Princesa Isabel a haste do T que abriga a circulação vertical, área de serviço e dependências de empregados, seguindo o padrão mais recorrente de edifícios com dois apartamentos por andar. Aqui, duas faixas verticais, que agrupam as janelas de banheiro, compõem com a circulação vertical, conferindo uma ênfase na verticalidade da torre com 20 pavimentos. Já na fachada principal, voltada para os fundos, predomina a horizontalidade das faixas de varandas, com traçado curvo e variável em alguns andares, usadas aqui para dissimular a simetria da planta dos apartamentos vizinhos. Extremamente recuado em relação à Avenida Princesa Isabel e fora do centro do terreno – o que causa um perceptível hiato na avenida –, sua implantação não somente tira partido da inserção da garagem no desnível senão também é fruto do processo de agregação de mais de um lote para a realização do empreendimento: é assim que, contornando o vizinho imediato na Oscar Carrascosa pelo fundo e por uma das laterais, é o volume das garagens que com ele se relaciona em alinhamento e gabarito, provocando um extremo contraste de escala. As vagas de estacionamento no térreo, em disputa com a área de lazer e esportes, são o grande diferencial entre este exemplo e os mais recorrentes do tipo M3, demonstrando a valorização do abrigo do automóvel em relação ao programa social.





30

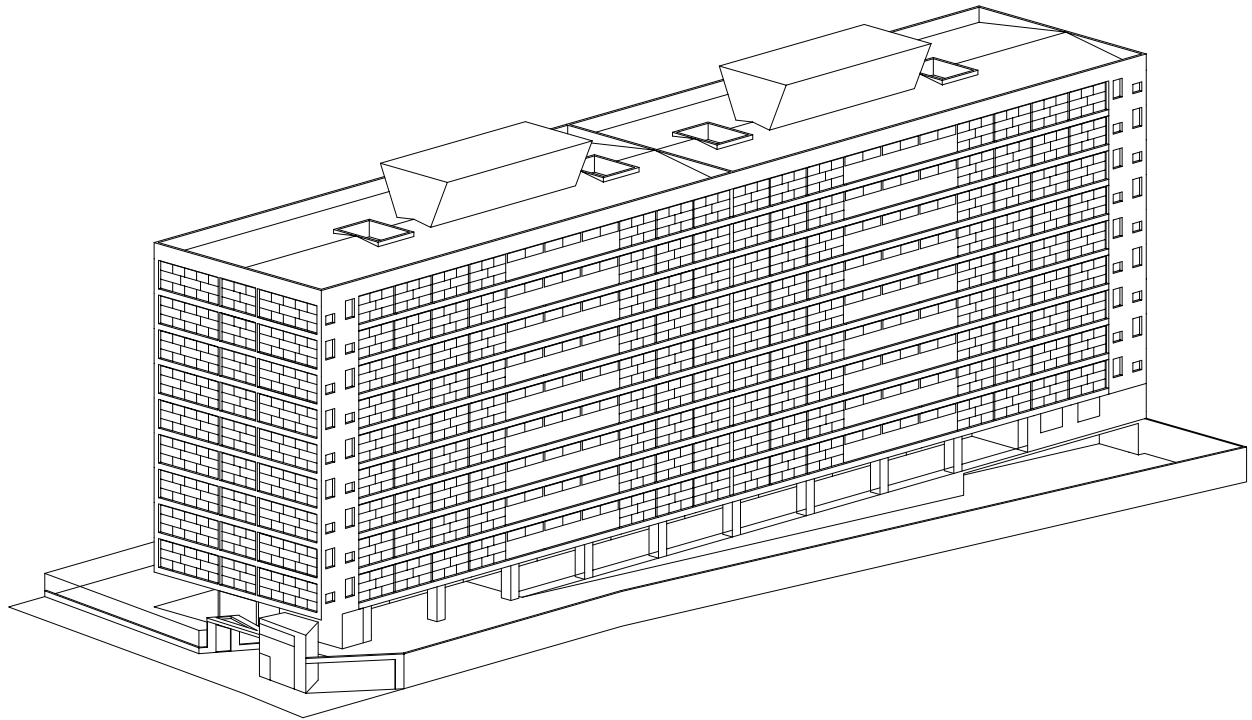
M 4 A 1

EDIFÍCIO MANOEL VICTORINO Avenida Sete de Setembro, 1867, Vitória



Como outros edifícios construídos na primeira onda de verticalização da Vitória, o Edifício Manoel Victorino ocupa o terreno longitudinalmente, correspondendo a duas unidades de circulação vertical unidas sem recuo lateral entre si, marcadas externamente no volume pelas escultóricas caixas d'água na cobertura. Sua implantação estabelece um recuo lateral bem maior que o outro, possibilitando espaço para a rampa suave de acesso à garagem e para estacionamento. O volume da garagem ocupa tão somente a projeção do edifício e o nível abaixo da rampa, apresentando uma dimensão reduzida e uma inserção no corte do terreno que reservam o protagonismo formal para o volume puro acima do nível da rua. Maciço, de predominância horizontal, este volume está marcado pela elegância e refinamento do desenho das esquadrias, cuja marcação através das marquises sublinham a concepção modernista de janelas em fita e fachada livre. Além do requinte do emolduramento das fachadas menores através do plano adjacente com aberturas distintas e alternadas, todo o volume e a distribuição em planta são, mesmo organizados com dupla simetria, claramente distintos da predominante planta em H. Além disso, a presença de serviço no térreo – monumental em seu revestimento de mármore branco – distingue-o como um exemplar de uso misto.





31

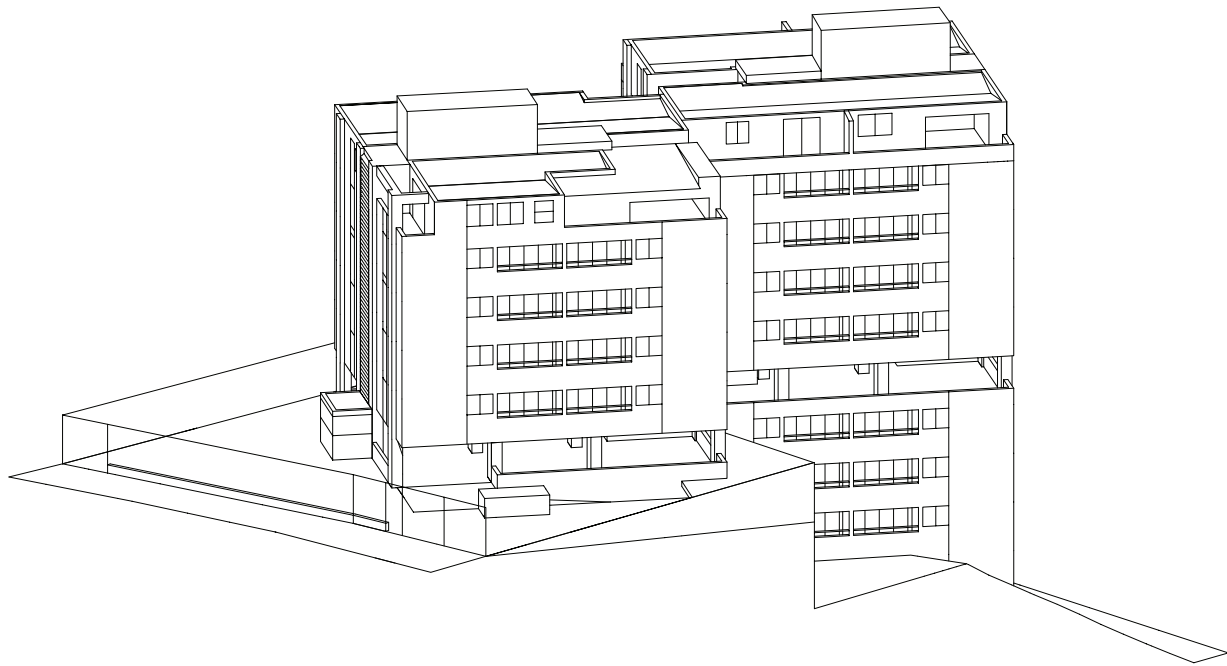
M 4 A 2

EDIFÍCIO ALTO DO VALE Avenida Cardeal da Silva, 242, Federação



O terreno em forte declive, numa curva acentuada da Avenida Cardeal da Silva, abriga a inusitada solução de implantação não paralela às suas laterais de dois volumes de base quadrada e sem recuo entre si. Cada um dos dois volumes abriga apartamentos de um quarto por andar em clássica distribuição H, cujas laterais abertas são fechadas aqui através de brises horizontais, o que simula a imagem de um volume maciço. A diferença entre os dois volumes está no desenvolvimento vertical derivado da adaptação à topografia, o que leva o bloco situado mais ao fundo do terreno ter alguns andares a mais, abaixo do nível da rua e de menor área total por pavimento, sem que haja uma diferenciação do volume dedicado à garagem. As áreas de estacionamento ocupam a superfície plana do terreno, com a garagem ocupando parcialmente o térreo e o primeiro subsolo, que é alcançado através de uma rampa situada no recuo lateral. Devido à inflexão dos volumes em relação aos limites do terreno, as aberturas principais dos apartamentos, que possuem amplas varandas sem balanço em relação ao volume, encontram-se voltadas para as laterais, aproximando-se muito delas nos dois pontos que marcam o recuo lateral.





32

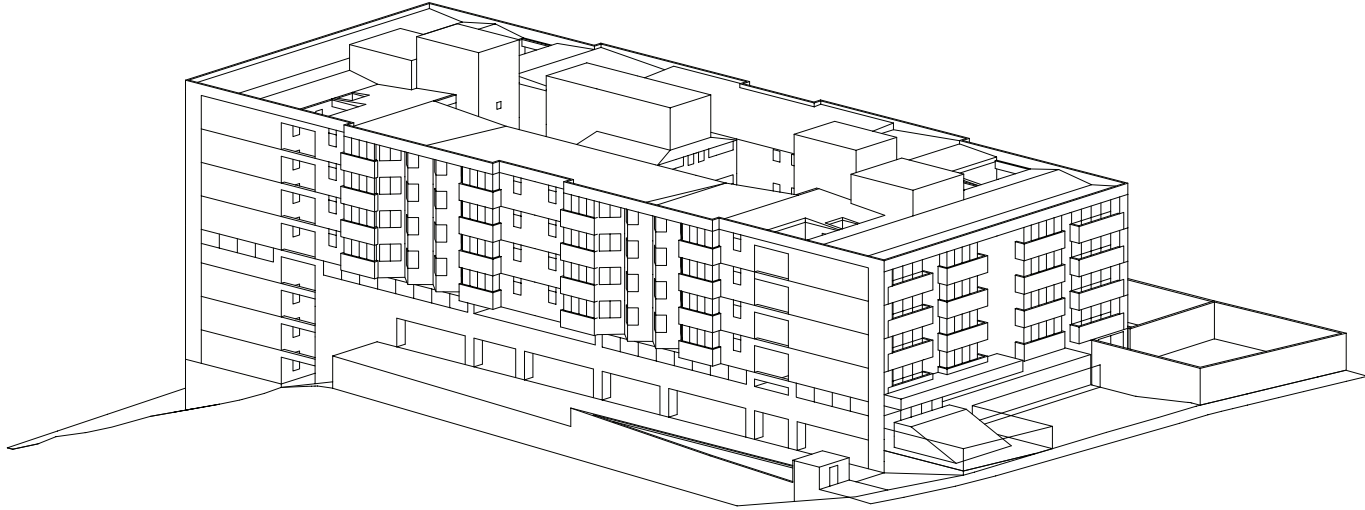
M 4 A 3



EDIFÍCIO VILLA DA SEREIA Avenida Cardeal da Silva, 2210, Rio Vermelho

A insólita composição de três unidades de circulação vertical, unidas sem recuo entre si, com *playground* coberto contínuo no térreo, desenvolvido sobre o volume de garagem semienterrado em relação à rua, é formada por um H regular no meio acompanhado em cada lado de um H com uma haste rotacionada a 90°, que, por sua vez, passa a compor o lado menor do grande bloco maciço de planta retangular. Como através desta rotação em planta surgem interrupções na superfície do volume, a coesão do bloco é formalmente reestabelecida pela continuidade da faixa da platibanda e das vigas a cada andar. Com acesso através do recuo lateral, sua garagem ocupa em um único nível a área correspondente às duas unidades de circulação próximas à rua e à metade da área da terceira unidade, voltada para o vale: ali se desenvolvem com apartamentos os andares que acompanham a acentuada declividade do terreno. Desta maneira, o volume da garagem, que é amplamente aberto lateralmente para o seu acesso de veículos, não somente está praticamente inserido na projeção do volume, senão também discretamente deixa de participar da composição volumétrica e das fachadas, o que evidentemente só é possível com uma relação não tão opulenta entre o número de vagas de garagem por apartamento.





DO SÍTIO AO TIPO

○ EDIFÍCIO DE USO MISTO

Os bairros de Salvador predominantemente ocupados por edifícios multirresidenciais apresentam tendência à especialização funcional, ou seja, são poucos os terrenos destinados a outras funções que não a habitação. Frequentemente, estes outros usos ocupam antigas casas, quase exclusivamente nas ruas principais (até que um novo empreendimento as transforme em mais um edifício multirresidencial). Em geral, predomina a sequência de grades, muros e guaritas, essencialmente barreiras rígidas entre os lotes e a calçada. Este cenário geral corresponde ao fato de menos de 5% dos imóveis levantados na pesquisa apresentarem uso misto, associando comércio e serviço voltados para o público em geral no térreo com a habitação multirresidencial nos andares superiores.

Dois áreas na cidade concentram estes edifícios de uso misto, que, em sua maioria, oferecem espaços projetados para este fim (surpreendentemente, o uso adaptado de garagem, apesar de

também presente, não é o mais recorrente): as regiões da Graça, Barra e Canela, por uma lado, e do Costa Azul e STIEP, por outro lado, confirmando o perfil de uso cotidiano da diversificada rede de serviços instalada no térreo dos edifícios por parte dos moradores destes bairros. Reforçando a lógica de desenho dos edifícios de uso misto, uma parte considerável destes imóveis está localizada em esquinas, situação privilegiada que reafirma um padrão urbanístico recorrente em várias partes do mundo; muitos têm a área do recuo frontal destinada ao estacionamento de clientes e, mesmo após a instalação de grades no limite do terreno, suas unidades comerciais e de serviço não deixam de ser utilizadas, provavelmente devido à intensidade de uso; além de agências bancárias, farmácias, salões de beleza e padarias, a lista de oferta de serviços inclui tanto comércio especializado como clínicas veterinárias ou papelarias.

33

U M T 1

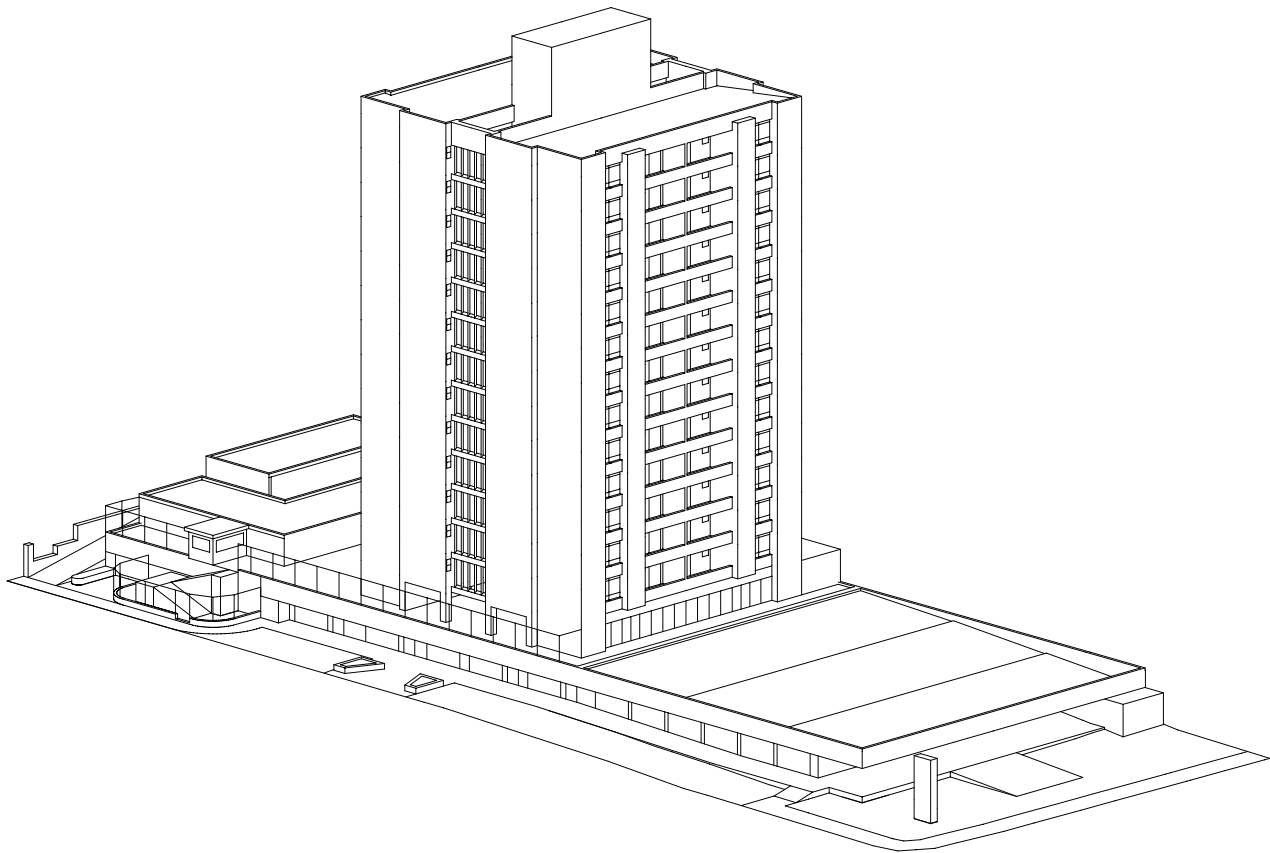


EDIFÍCIO ITAJUHY

Rua Catharina Paraguassu, 365 (esquina com Avenida Euclides da Cunha), Graça

A base que ocupa quase 100% do terreno abriga tanto a garagem do edifício no seu interior, como uma agência bancária voltada para a Avenida Euclides da Cunha e uma série de pequenas lojas que se abrem para a Rua Catharina Paraguassu. Como a torre de apartamentos é extremamente recuada em relação à Avenida Euclides da Cunha, é provável que base e torre frequentemente não sejam percebidos como um único edifício. A implantação aproveita o suave aclive da rua para gerar dois acessos independentes, a meio nível, para a garagem e para o estacionamento, através de rampas que por isso são de pequena extensão. Como as lojas seguem a implantação da agência bancária, em cota inferior, elas se desenvolvem em situação “semienterrada”, solução que ocorre em edifícios na Barra, onde também a periferia do volume de garagem implantada abaixo do nível da rua é ocupada por lojas. Apesar de a base potencialmente oferecer em sua cobertura uma grande área para lazer em forma de um *playground* estendido, todo o trecho equivalente à agência bancária é coberto por telhado, reduzindo praticamente à projeção da torre de apartamentos a área destinada ao uso social neste nível.





34

UMT 2

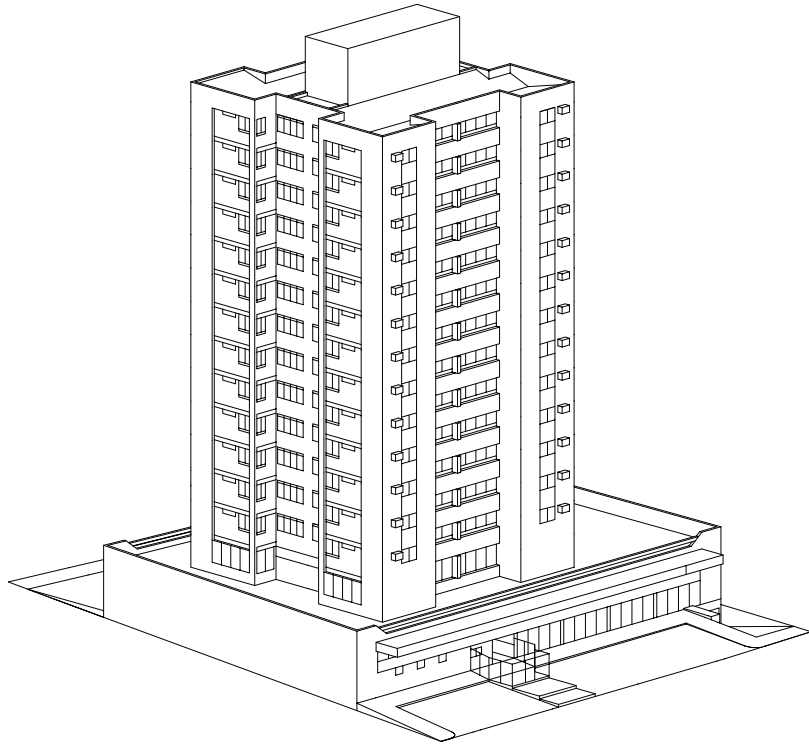


EDIFÍCIO SAN DIEGO

Rua Dr.^a Prager Fróes, 133, Barra

Situado em um terreno com testada para as ruas Dr.^a Prager Fróes e Alameda Antunes, o Edifício San Diego abriga na sua base, que ocupa toda a largura do terreno, sem recuos, com altura equivalente a loja e sobreloja, uma série de serviços e comércio voltados para as duas ruas. Em ambas fachadas vivas, uma expressiva marquise cobre a calçada recuada, que conduz os pedestres a caminharem ao longo da fachada, deixando a faixa de recuo frontal para o estacionamento descoberto de acesso direto à rua. Não há aqui a solução de galeria, que permitiria ao pedestre passar de uma rua a outra através do volume da base. Na Rua Dr.^a Prager Fróes estão abrigadas tanto o acesso à garagem, subterrânea, como à torre residencial, que se ergue a partir do centro da base, estando, assim, bastante isolada dos vizinhos. Desenvolvida como uma torre de planta H com apartamentos de dois quartos e aberturas nas quatro fachadas, o volume destinado ao programa habitacional guarda através de certa mímese entre a marquise da área comercial e as jardineiras que geram sombreamento sobre as janelas das salas uma sutil relação de continuidade formal.





A BASE COMPARTILHADA

Ocupar um terreno com mais de uma unidade de circulação vertical autônoma, ou seja, com mais de um conjunto formado por um número determinado de apartamentos agrupados através de um sistema autônomo de escada e/ou elevadores, apresentando ou não recuo lateral entre eles, é uma decisão pragmática que resulta de uma equação que envolve originalmente o aproveitamento máximo dos índices construtivos (taxas de ocupação e de utilização), os limites de gabarito e orçamentários (com destaque para tecnologia de instalações e volume de estrutura). Com o passar do tempo, outros fatores assumiram uma importância não menor nesta equação, como controle de acesso e segurança, que se tornam mais eficientes à medida que um maior número de moradores e visitantes é atendido pelo menor número possível de acessos de

pessoas e veículos, ou como os gastos de condomínio, à medida em que pessoal e infraestrutura de esporte e lazer são compartilhados por um número maior de pessoas.

Correspondendo a cerca de 30% dos imóveis destinados à habitação multirresidencial levantados pela pesquisa, os edifícios com base compartilhada por mais de uma unidade de circulação vertical autônoma apresentam variações quanto à implantação do volume da garagem em relação ao nível da rua de acesso, à taxa de ocupação do terreno, à relação da projeção da área das torres e a da base e, não menos interessante, quanto ao afastamento ou não entre as torres: se as unidades de circulação vertical formam um único bloco edificado, sem recuo entre si, ou se elas surgem da base como unidades isoladas. Para cada edifício com unidades sem recuo entre si sobre uma

base compartilhada, há três com unidades isoladas, tratadas como torres soltas sobre o terreno artificial que a base representa. Estes têm predominantemente uma base que tende a ocupar o máximo possível do terreno (60% dos exemplos), tendência que é ainda mais predominante entre aqueles que apresentam unidades sem recuo entre si (75% dos exemplos), mesmo que a base corresponda a pouco mais que a projeção dos volumes dos apartamentos. Desta maneira, é mais provável que um edifício com mais de uma unidade de circulação vertical sem recuo em bairros como Vitória ou Barra, ainda que menos verticalizados, como é o caso do Edifício Manoel Victorino (30), apresentem uma taxa de ocupação maior do que os condomínios-cidadela, da região da Avenida Paralela, com cinco torres ou mais e base de garagem acima do térreo, como o Condomínio Vila Anaiti (24).

O Edifício Manoel Victorino é ainda representativo de um subgrupo entre aqueles cujas torres não possuem recuo entre si e que é marcado por apresentar assimetria na composição da unidade da torre, que passa a formar um conjunto simétrico por repetição espelhada da unidade. Mais fortemente representados entre a Vitória, Canela, Graça e Barra, sua base é tendencialmente coincidente com a projeção das torres, o que tende a criar uma configuração de bloco único, maciço, correspondente ao aproveitamento máximo do potencial construtivo associado a limites mais rigorosos de gabarito.

Entre os edifícios aqui agrupados, cerca de 30% têm o volume de garagem acima do nível da rua de acesso, em geral com vários andares, independentemente da existência de recuo entre as torres. O desenvolvimento recente de um conjunto de edifícios com base agigantada destinada a garagens acima da rua, que podem chegar a ter cinco pavimentos, proporcional aos recentes índices de aproveitamento, mais elevados, gerou um subgrupo específico, que devido a sua alta densidade construtiva pode ser denominado de geradores urbanos de uma *Little Hong Kong*. Em geral, sobre esta base, desenvolvem-se três torres em planta H, com mais de 18 pavimentos, apresentando com frequência um recuo mínimo entre elas que tem uma dupla função: pragmaticamente, permite que janelas de banheiros sejam abertas na lateral dos edifícios e que ventilação atinja os pátios internos formados pelas hastes de duas plantas H; do ponto de vista de imagem, este pequeno recuo impede a leitura visual de um único bloco, guardando a individualidade formal de cada torre. Se pelas dimensões, os condomínios de alta densidade como o Vila Anaiti operam já quase na escala de bairro, os edifícios do subgrupo *Little Hong Kong* são uma variação radicalmente arquitetônica deste padrão de ocupação, ao qual corresponde uma radical redução de acessos, limitados a uma única porta de garagem e um único portão para pedestres, atendendo a um grande número de pessoas e automóveis.

35

B C T 1

EDIFÍCIO MORADA DOS ARCOS

Rua do Rouxinol, 155, Imbuí



O Edifício Morada dos Arcos é composto de duas torres em planta H e de aparência tão uniforme que somente com esforço o observador é capaz de identificar a diferença de volume construído entre elas derivado do fato de uma abrigar apartamentos de três quartos (esta com um andar a mais, com um total de 21 pavimentos) e a outra, de dois quartos. Sua base compartilhada, abrigando as garagens em dois andares aproveitando a forte declividade do terreno e em sua cobertura, no nível do acesso, o programa de lazer (piscina, parque infantil, miniquadra esportiva, além dos salões de festa em cada torre), ocupa quase toda a extensão do lote de formato bastante irregular, deixando apenas pontas triangulares resultantes da sua implantação. Em uma dessas pontas, foi instalado um campo de futebol na cota inferior, sendo a outra reservada para o desenvolvimento das rampas de acesso de veículos, uma para cada andar de garagem. Como o edifício encontra-se no final da rua, cujo desenho é de uma rotatória de raio relativamente pequeno, estas rampas assumem uma situação semelhante à de um recuo lateral. A articulação entre os acessos de veículos e de pedestres associada à adaptação formal da periferia da base aos limites do terreno representa aqui uma série de adaptações individualizantes que contrasta com o desenho das torres, paralelas entre si e apenas deslocadas no seu alinhamento.





36

B C T 2

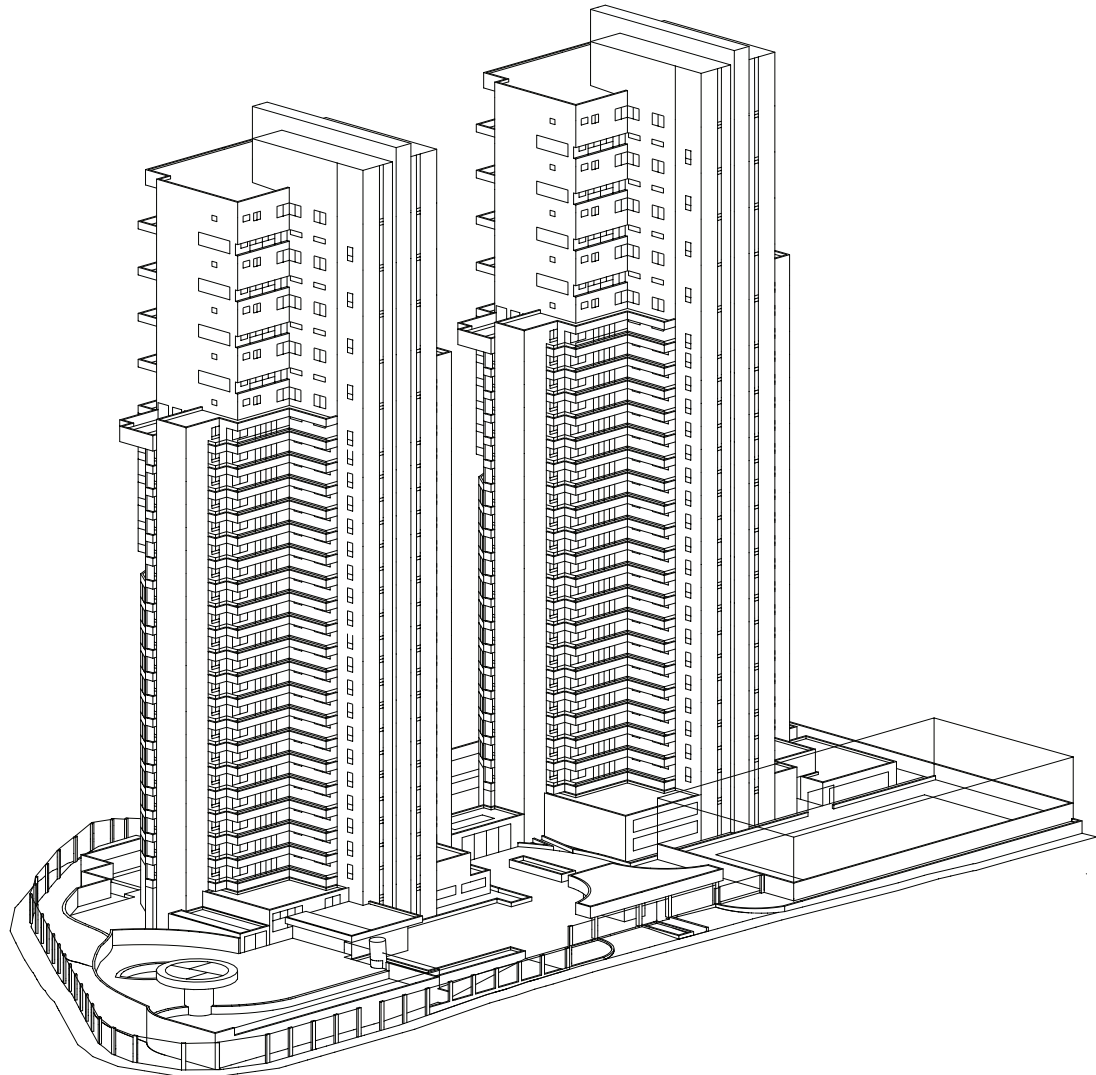
EDIFÍCIO TOP HILL

Rua Waldemar Falcão, 1695, Horto Florestal



Um exemplar representativo da verticalização do Horto Florestal, o Edifício Top Hill (com os dois H do seu nome transformado em marca na inscrição na portaria conjunta, representando a verticalidade de suas duas torres gêmeas de 31 pavimentos) corresponde ao padrão de alto luxo do programa classe média do Edifício Morada dos Arcos no Imbuí (35). São várias as marcações que indicam como este “*upgrade*” implica variações de uma recorrência tipológica: a mais importante delas é o emprego da planta em T, com dois apartamentos por andar, em vez da planta em H, garantindo orientação preferencial para todos os apartamentos; a relação muito maior entre área do lote e área ocupada pelas torres, fazendo com que o recuo frontal seja tão generoso a ponto de permitir não somente que as vagas de estacionamento de visitantes sejam localizadas dentro do lote como também a instalação de uma quadra oficial de tênis e piscina, e que o nível de acesso ao lote esteja apenas alguns centímetros acima da rua, fazendo com que os dois andares do volume de garagem, instalados no declive do terreno, esteja todo em subsolo. A fachada principal das torres, voltada para o vale, apresenta três configurações distintas: nos andares mais baixos, as faixas brancas horizontais que marcam toda a extensão da fachada terminam em ambos os lados arredondadas, enquanto que, nos andares intermediários, as varandas são encerradas perpendicularmente à fachada; o terço final do prédio tem largura menor e abriga apartamentos duplex, em uma configuração volumétrica recorrente em outros edifícios do início do século.





37

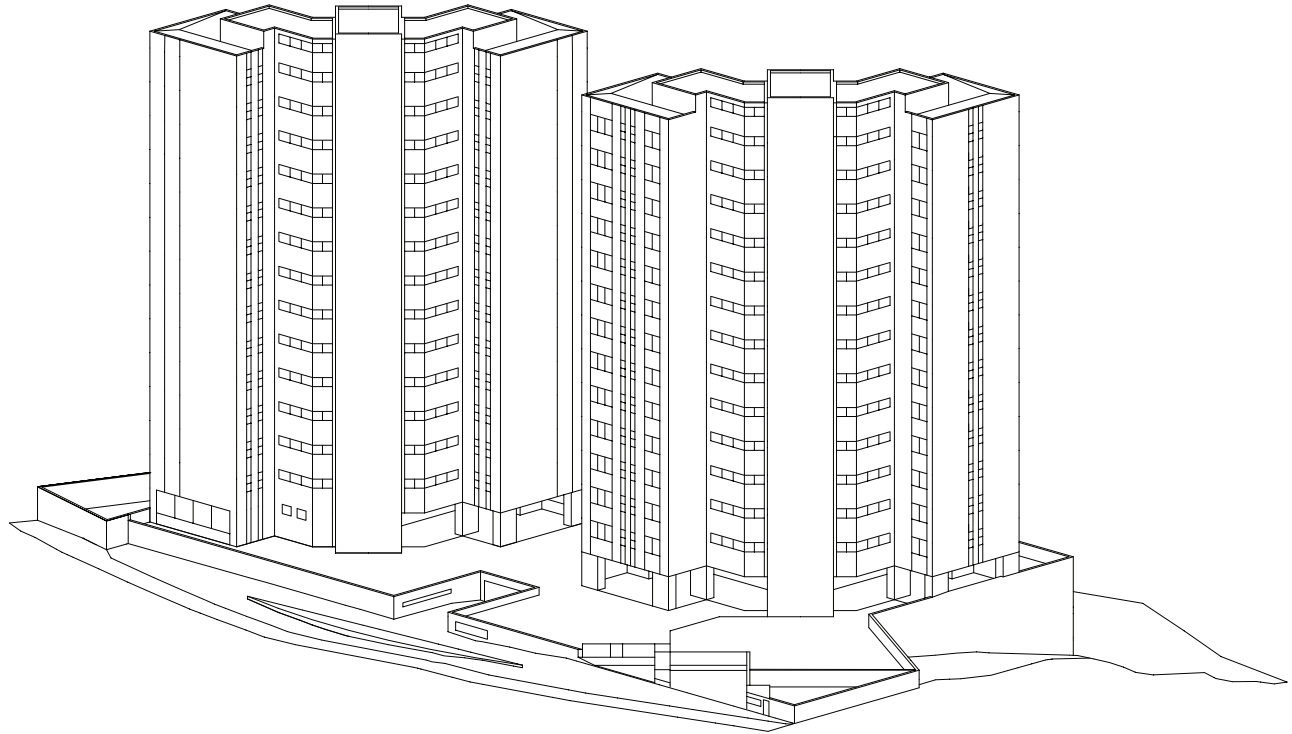
B C T 3

EDIFÍCIOS SOL DA MANHÃ E MANHÃ DO SOL Avenida Cardeal da Silva, 61, Rio Vermelho



Construídas em um terreno íngreme próximo à descida final da Avenida Cardeal da Silva, no Rio Vermelho, as duas torres deste condomínio têm um destaque na concentração da ocupação das cotas mais altas do terreno, deixando ao restante a cobertura vegetal. Sua base compartilhada de três andares de garagem é, além disso, habilmente recuada da rua, fazendo do acesso para a garagem uma espécie de fosso na região do recuo frontal, o que, por sua vez, permite que o condomínio até hoje não seja gradeado ou murado, tendo apenas um portão no acesso de pedestres. Com suas fachadas principais orientadas ao sul, as torres foram localizadas em diagonal em relação à rua, que ali faz uma curva acentuada, em uma articulação entre vistas a partir dos apartamentos, percurso visual urbano e garantia de ventilação para os apartamentos e para os vizinhos do outro lado da rua. Com os quartos agrupados em volumes que se destacam do volume central que reúne sala, cozinha e circulações verticais através de uma rotação a 45°, a especialização das torres de acordo com o número de quartos (dois e três quartos) e a uniformidade do seu tratamento de superfície representa um refinamento compositivo dentro de uma unidade, guardando mesmo assim uma variação na orientação das aberturas dos quartos.





38

B C T 4

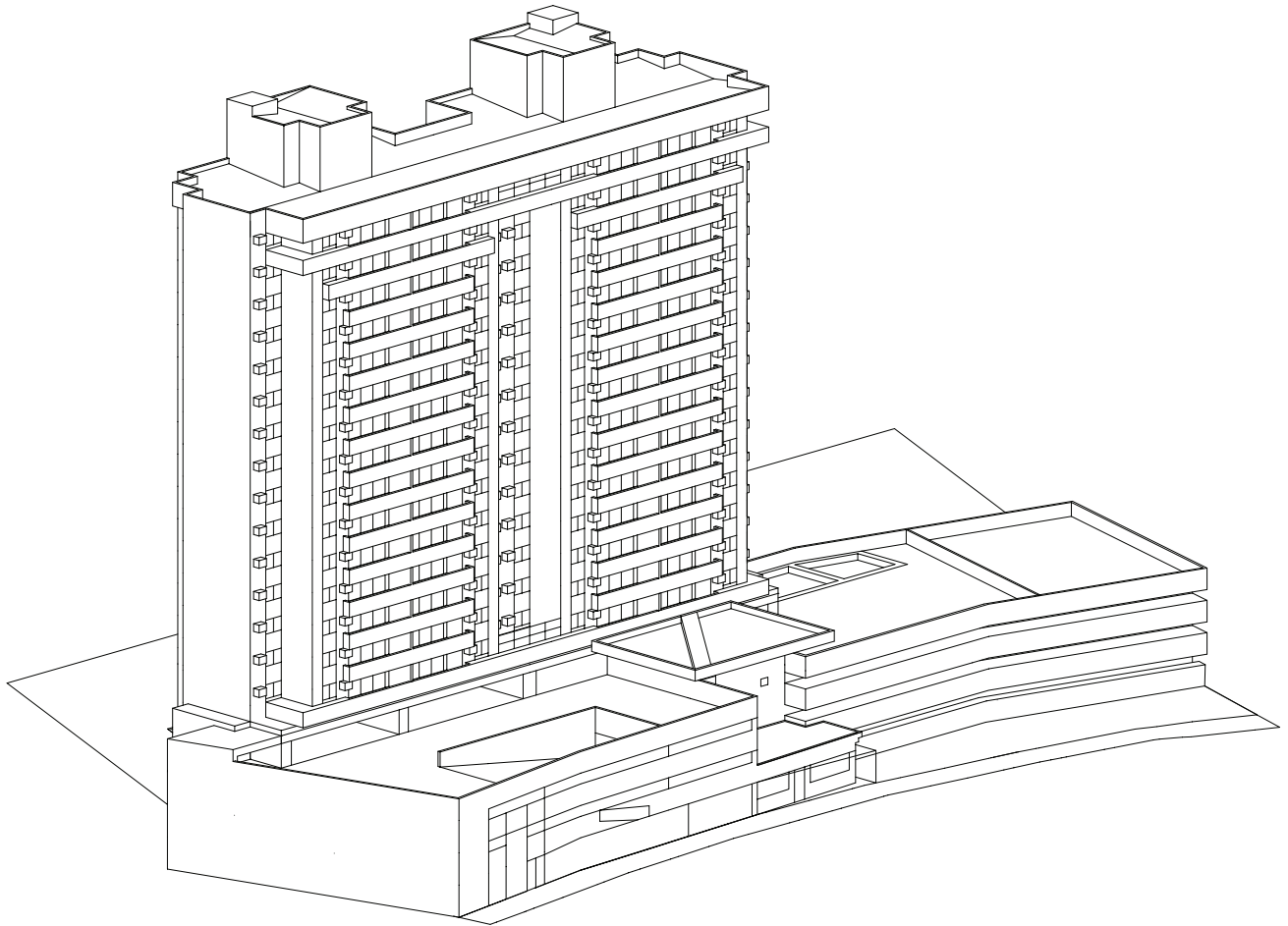
EDIFÍCIO MICHELANGELO

Rua Clara Nunes, 543, Loteamento Aquarius



Localizado na fronteira do Caminho das Árvores, as duas torres com 15 andares de apartamentos do Edifício Michelangelo representam, com sua lâmina maciça, derivada da ausência de recuo entre elas, uma radical vizinhança com as residências unifamiliares que lhe são imediatamente vizinhas de fundo. Em um lote de pouca profundidade, originalmente de grande declividade e com acesso pela cota mais baixa, sua base com três pavimentos de garagem, e rampa a ela incorporada, porém construída na área do recuo frontal, oferece na sua cobertura pouca área para o tradicional programa de lazer (miniquadra de esportes e piscina). Sua composição corresponde a uma recorrência na cidade de uma radical hierarquização entre os distintos tratamentos de uma fachada dos fundos (aqui branca e com aberturas mínimas, de banheiros e áreas de serviço voltados para o oeste) e o da fachada principal, voltada para o leste, com reentrâncias e saliências, balanços de varandas e padrões gráficos com uso de cor, ao ponto de chegarmos a uma dissociação completa entre elas. O Edifício Michelangelo, assim como o seu vizinho gêmeo o Edifício Raffaello, utiliza destes elementos de composição na fachada para, a partir de uma dupla assimetria gerar um todo simétrico das duas torres, unificadas pelo balanço das faixas de varanda e cobertura do último andar à guisa de entablamento.





39

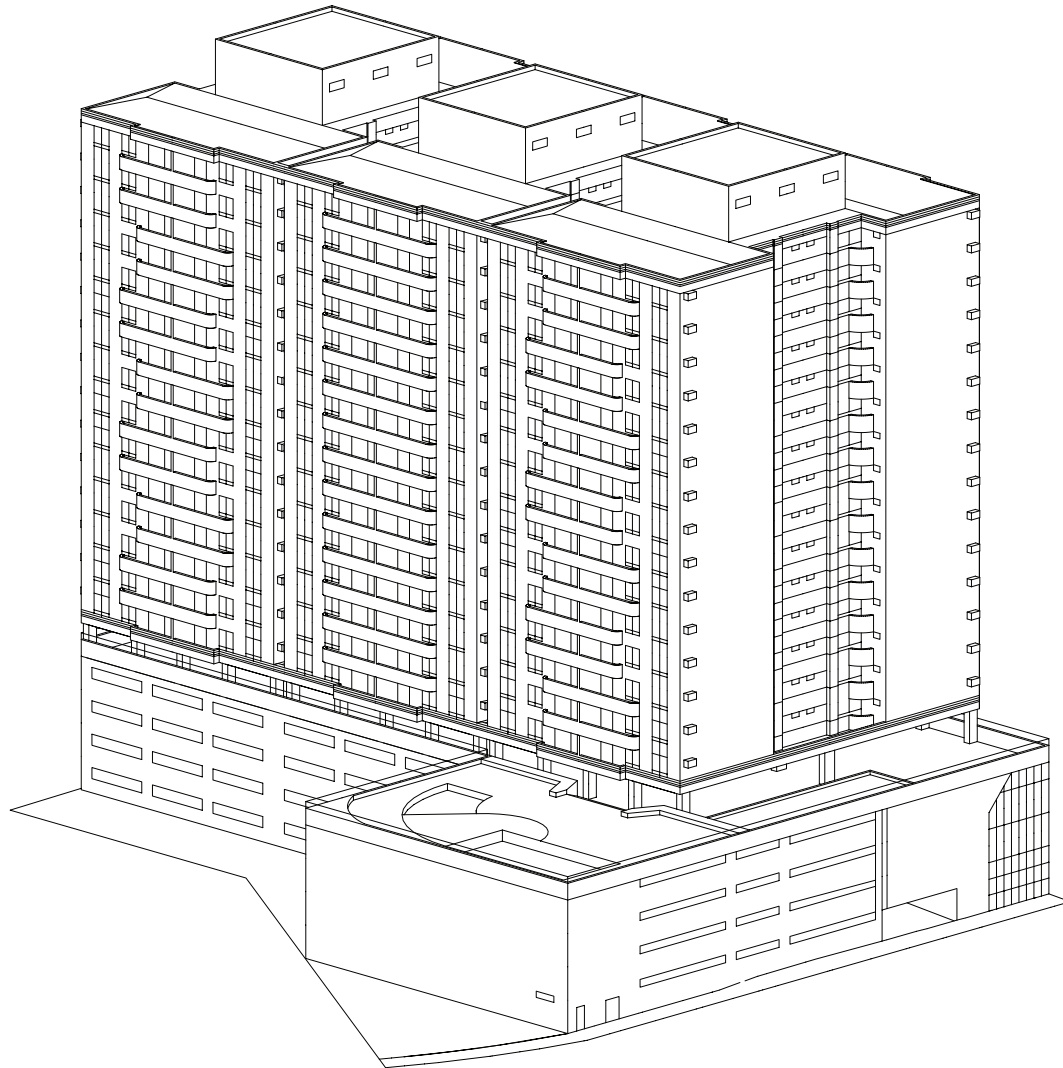
B C T 5

EDIFÍCIO VILLA FRANCESA Rua Hilton Rodrigues, 122, Pituba



Suas três torres de 15 andares em planta H, separadas entre si por um mínimo recuo lateral, trazem sutis variações através do jogo alternado das jardineiras nas torres que ocupam as duas extremidades. Abrigando apartamentos de dois quartos orientados para as laterais do terreno sobre uma volumosa e maciça base de garagem com cinco pavimentos, o Edifício Villa Francesa é um representante legítimo de uma transformação do arranjo de torres em base compartilhada a partir do novo grau de incremento do adensamento construtivo e populacional, um exemplo da variação *Little Hong Kong*. Situado em terreno sem declividade, esta base de garagem encontra-se completamente acima do nível da rua e sem nenhum recuo frontal, que é respeitado somente a partir da torre habitacional: o resultado é a quase completa supressão das relações espaciais entre o edifício e a rua, cujo limite é uma parede praticamente cega, configuração que continua na torre acima dela, uma lateral também sem aberturas voltada para o poente. Ao compartilhamento da garagem corresponde no 6º andar o das áreas de lazer, com um vasto programa que se estende sob as torres, e onde se faz a separação formal entre estas e a base de garagem.





40

B C A 1

EDIFÍCIO VILAS DO MAR

Rua Maranhão, 420, Pituba



As duas torres assimétricas do Edifício Vilas do Mar abrigam apartamentos de um, dois e três quartos, com áreas distintas, cujas variações são legíveis em sua forma através do jogo de reentrâncias em ângulo que, de baixo para cima, são progressivamente ocupadas. Esta composição formal leva, inclusive, a uma união nos andares superiores das duas torres, que sobem a partir da base compartilhada com um recuo entre si. Apesar de esta elaboração formal distanciar suas duas torres muito evidentemente da planta em H ou T, o Edifício Vilas do Mar não deixa de apresentar os elementos básicos que definem o grupo de edifícios com base compartilhada. Esta, por sua vez, apresenta uma muito interessante solução em “trincheira” desenvolvida em terreno de pouca declividade: em uma mesma cota, abaixo do nível da rua, duas faixas de estacionamento coberto e descoberto alinham-se dos dois lados em continuidade espacial à área de garagem, definida pela laje retangular que forma a base para as duas torres. O edifício destaca-se ainda pelo jardim lateral onde se localiza o acesso de pedestres em continuidade ao espaço da rua, completando espacialmente a clara distinção entre este espaço e o reservado aos automóveis, criada pela diferença de níveis.





OUTRAS GARAGENS

Abaixo ou acima do nível da rua, com a altura de um ou mais andares, o volume dedicado a abrigar a garagem dos edifícios de apartamentos corresponde em sua grande maioria à sua base, ou seja, separa o terreno do desenvolvimento dos pavimentos-tipo destinados à moradia no sentido mais estrito. Mas, em Salvador, é possível haver *garagem no meio do volume*: o declive acentuado de algumas encostas, associado ao acesso pelas ruas de cumeada, determinou uma solução que acaba por envolver o volume de garagem com os apartamentos; isto acontece quando em vista lateral os edifícios assumem a forma de um L invertido, de maneira que a parte do volume dedicado aos apartamentos, “abrace” a garagem, cobrindo-a, com andares desenvolvendo-se ao fundo do edifício, chegando a níveis inferiores ao nível de garagem. Nesta

configuração, a articulação da garagem como base do volume é essencialmente desfeita e, idealmente, é neutralizada como parte reconhecível na forma arquitetônica.

Alguns edifícios nas seções anteriores deste livro, como Edifício Rainha da Paz (22) ou o Edifício Villa da Sereia (32), representantes de modelos atipológicos, possuem sua garagem encapsulada pelos apartamentos. Em todos os casos, o aproveitamento da declividade dos terrenos em direção ao vale como desenvolvimento de andares habitáveis em subsolo não deixa de corresponder a uma “verticalização negativa”, com duas consequências importantes: reduz-se ou elimina-se a separação entre o volume arquitetônico e a encosta, separação esta que muitas vezes é expressa pelo esqueleto em concreto armado à vista, com frequência ocupando a altura

de vários andares; e aproveita-se o potencial construtivo dos terrenos sem verticalizá-los em excesso na cumeada, com impactos ambientais menos expressivos.

Um número muito reduzido de edifícios apresenta uma *garagem em corpo distinto* do corpo do edifício multirresidencial, construída separadamente, sendo duas as razões principais para a adoção deste partido arquitetônico, que rompe ostensivamente com a lógica de aproveitamento econômico do terreno e da estrutura: um forte declive, observado em exemplos com este arranjo situados tanto na Ladeira do Acupe como em áreas do STIEP, e o emprego de tecnologia em pré-moldado para torres de apartamento, o que implica um desenho distinto da relação da

estrutura com o terreno, impedindo o aproveitamento para garagem de vãos em níveis inferiores do próprio edifício. A evidente excepcionalidade na adoção de tal partido arquitetônico (cerca de 1% somente do universo da pesquisa) diante do crescente gigantismo da base destinada a garagens na solução mais recorrente demonstra que certa dificuldade sintática no desenho de articulação das partes dos edifícios multirresidenciais seja talvez independente dos processos de adensamento contínuo na ocupação do solo. Visto por esta perspectiva, os edifícios que apresentam garagem em corpo distinto guardam uma certa noção de pureza no desenvolvimento da torre residencial, sem nenhuma especialização formal maior no térreo destinado a acesso e lazer.

41

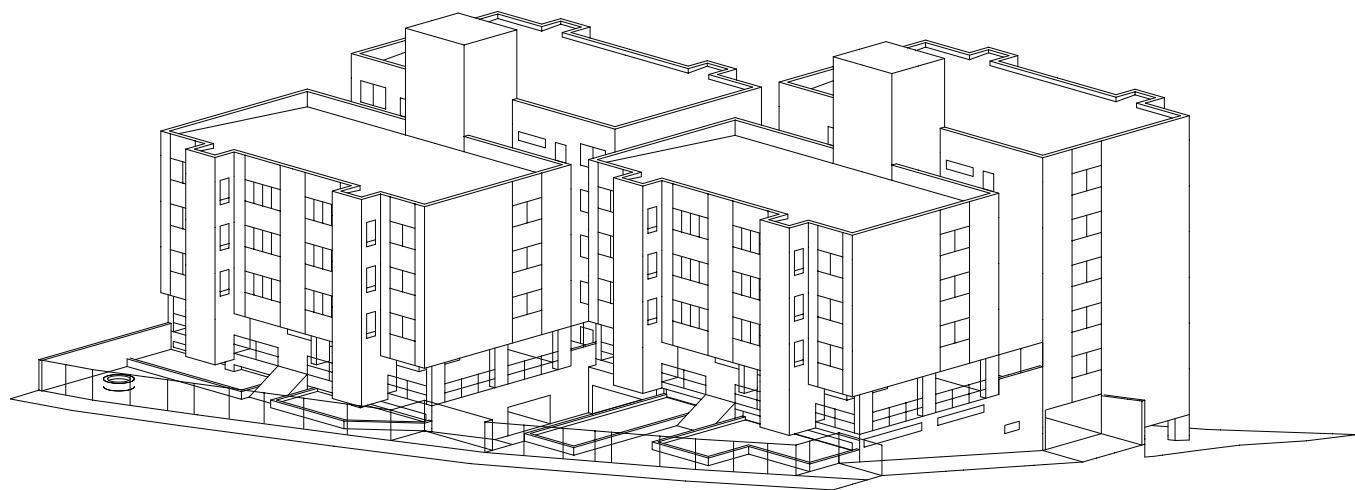
O G T 1



EDIFÍCIOS PAULO I E PAULO II Avenida Cardeal da Silva, 32, Federação

Duas unidades aparentemente autônomas, em planta H, com três andares acima do térreo destinado parcialmente a *playground*, os edifícios Paulo I e Paulo II têm em seu desenho uma dupla adaptação ao sítio: em planta, seu desalinhamento corresponde à situação da curva, e em corte, a diferença entre o número de andares aproveitados corresponde à específica declividade do trecho do terreno em que cada um está implantado. O que assim é tratado de maneira tão individualizada, fruto destas adaptações, encontra na continuidade espacial da garagem e do *playground* o seu contraponto, mais como uma espécie de interpenetração que une dois edifícios separados e menos como uma base compartilhada claramente reconhecida. E desta relação com o andar de garagem, surge ainda outra diferenciação entre as “torres gêmeas” da Federação: na fachada dos fundos, voltada para o vale, a parte da garagem no Edifício Paulo I avança sobre o limite do volume, enquanto que, no volume do Edifício Paulo II, neste nível são apartamentos que ocupam aquela fachada, como em todos os outros andares.





42

O G T 2

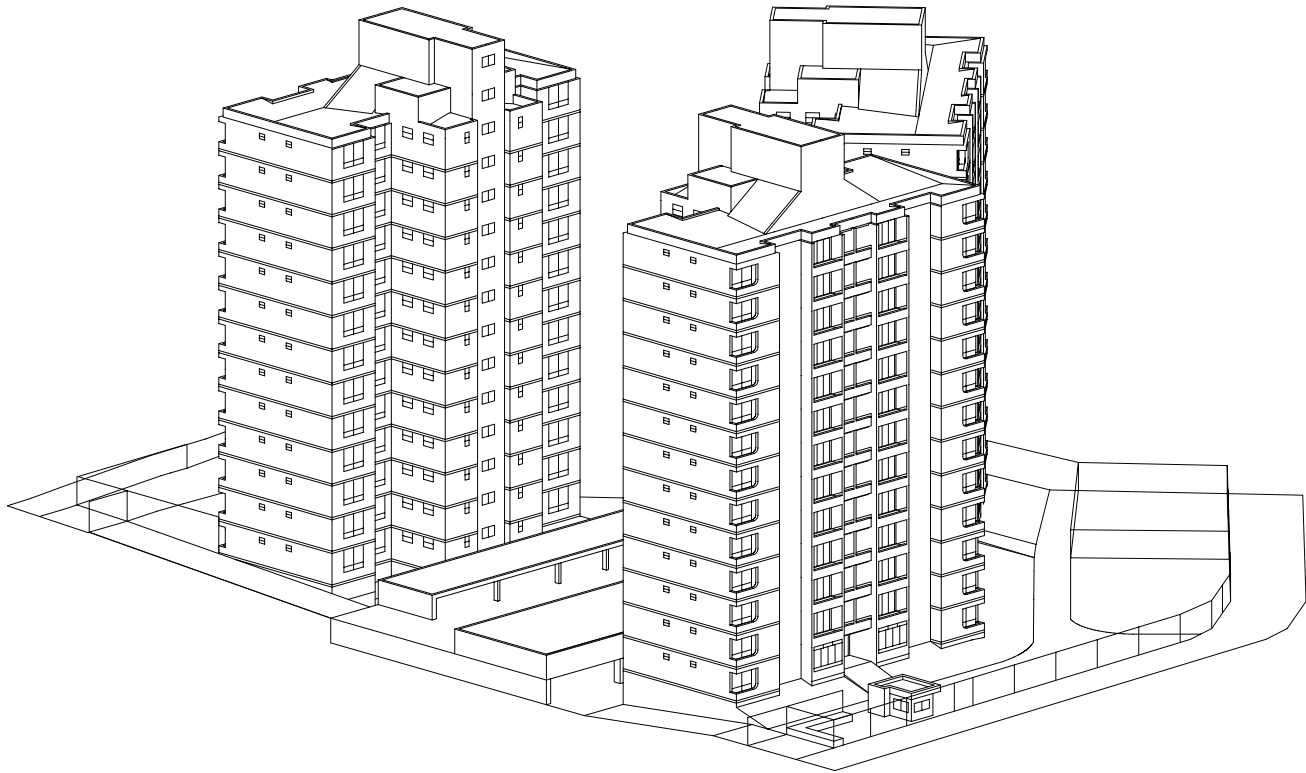
EDIFÍCIOS ÁGATA, JASPE E ÔNIX

Rua Padre Manoel Barbosa, 527, e Rua Alberto Silva, Pituba



As três torres com 12 pavimentos e dois apartamentos por andar foram construídas em tecnologia de pré-moldado de concreto, o que lhes confere não somente uma fundação muito distinta da comumente realizada para os esqueletos de concreto armado, senão também determina um *playground* distinto do recorrente *pilotis*, encerrado obviamente pelas mesmas unidades de parede pré-moldada que o pavimento-tipo. O partido adotado reserva o miolo do terreno para estacionamento coberto e a garagem, à qual se acessa através dos recuos laterais a partir de ambas as ruas que limitam o terreno, estando as três torres implantadas imediatamente no limite deste miolo. Desta maneira, generosos recuos frontais, destinados a jardim, e a ausência da base e dos *pilotis* conferem ao edifício uma ambiência muito distinta daquela estabelecida pelos modelos mais recorrentes na cidade. Além disso, o emprego do pré-moldado fez com que os edifícios excepcionalmente tenham, depois de décadas de construídos, sua aparência original, sem aberturas para caixas de ar-condicionado ou alterações similares. Destaque para a jardineira nas extremidades da fachada, com seu detalhe em arco de circunferência, que cria um recuo para o plano da janela e uma marca visual de fácil reconhecimento.





43

O G T 3

EDIFÍCIOS PORTO AVENIDA E PORTO CENTENÁRIO

Travessa Rubens Chaves, esquina com Rua Prof. Sabino Silva, 460, Jardim Apipema



Entre o Edifício Porto Centenário, implantado na extremidade de cota mais baixa do terreno, voltado para a Rua Prof. Sabino Silva, e o Edifício Porto Avenida, na cota mais elevada, na extremidade oposta do terreno, à esquina entre a rua e a Travessa Rubens Chaves, domina como volume central e independente na composição o edifício garagem, com dois pavimentos, que se estende por trás dos edifícios, com uma planta em T de haste muito curta. Esta insólita alternativa à solução recorrente da base destinada à garagem, que ali poderia levar a cortes excessivos no terreno ou a um volume elevado em relação à Rua Prof. Sabino Silva, não é somente uma opção de enfrentamento do desafio da topografia: a centralidade e independência do volume de garagem se associam ao tratamento igual dado à sua fachada e ao térreo dos edifícios de apartamentos, com seus monumentais arcos, conferindo um ar palaciano aos aposentos dos automóveis. Destaca-se ainda no conjunto o fato de, apesar do tratamento unificado dos três volumes no térreo, as torres de habitação possuírem plantas-baixas e fenestrações distintas.





MANIPULANDO O H

Do ponto de vista da classificação tipológica, o edifício com planta em *H* *distorcido* continua sendo simples – e obviamente – um edifício com planta em H. Os exemplos aqui selecionados indicam muito mais uma estratégia de variação na solução formal a partir do rígido esquema genérico, caracterizado pela ortogonalidade em planta. Trata-se, portanto, de uma adaptação deste esquema a uma ou outra condicionante específica, seja a busca pela melhor orientação e, com isso, a qualificação a partir dos parâmetros de incidência solar e ventilação, seja uma precisa relação de vizinhança a ser favorecida ou evitada, ou, ainda, certo privilégio dado ao alinhamento do volume edificado em relação aos vizinhos.

Reforçada ou não pela disposição de varandas e pelo emprego de elementos gráficos na fachada, invariavelmente esta estratégia de

variação formal gera edifícios assimétricos em relação a pelo menos um dos eixos de composição. E, por esta razão, mesmo os menores graus de distorção do H podem vir a garantir a este grupo de edifícios uma interessante tensão entre a percepção exterior da arquitetura e a experiência nos seus espaços interiores.

Quando os parâmetros construtivos resultam em um cálculo no qual se torna impossível ou menos rentável organizar o modelo do edifício de apartamentos desejado através da planta em H, uma das soluções acaba estabelecendo um radical contraste entre a fachada voltada para a rua e restante do volume voltado para o fundo do lote: o “*falso*” H recebe este nome porque, nestes casos, a organização de um edifício com três apartamentos por andar estabelece uma fachada perfeitamente simétrica, formada por

dois apartamentos idênticos, orientados ao logradouro público, de maneira que um torna-se praticamente possível a um passante perceber que ali não se trata de uma planta em H. Em alguns casos, menos numerosos, a ortogonalidade da composição e todos os elementos que determinam a configuração do volume arquitetônico (disposição de aberturas, varandas etc.) são mantidos, e o edifício passa a assumir o caráter de um H mutilado, o que poderia ser também descrito como $\frac{3}{4}$ de H.

Em número mais representativo, um grupo de edifícios simula a planta em H ou T na sua fachada voltada para a rua, mas conecta sua unidade de circulação vertical a um volume bastante distinto do que seria a metade da parte frontal do edifício. Este volume, que abriga em cada andar o *terceiro apartamento diferente* dos outros dois, pode se distinguir em todos os elementos

que o definem ao fundo do terreno como aberturas, orientação dos cômodos, presença ou não de varanda, materiais de revestimento etc. Uma das razões principais para a adoção desta estratégia está sem dúvida ligada ao formato irregular dos terrenos em que eles estão construídos. Por fim, entre os edifícios com três apartamentos por andar concebidos a partir da planta em H, aqueles situados em terrenos de esquina podem gerar um refinamento maior, levando a um tratamento mais uniforme entre os três apartamentos, sem que, com isso, o compromisso com a simetria seja deixado de lado na fachada ainda reconhecidamente tratada como principal. Tanto edifícios de gabarito menor, com acesso exclusivo através de escadas, como torres com mais de 12 pavimentos podem ter seu volume tratado a partir desta lógica, que oferece um leque grande de articulações das partes com o todo.

44

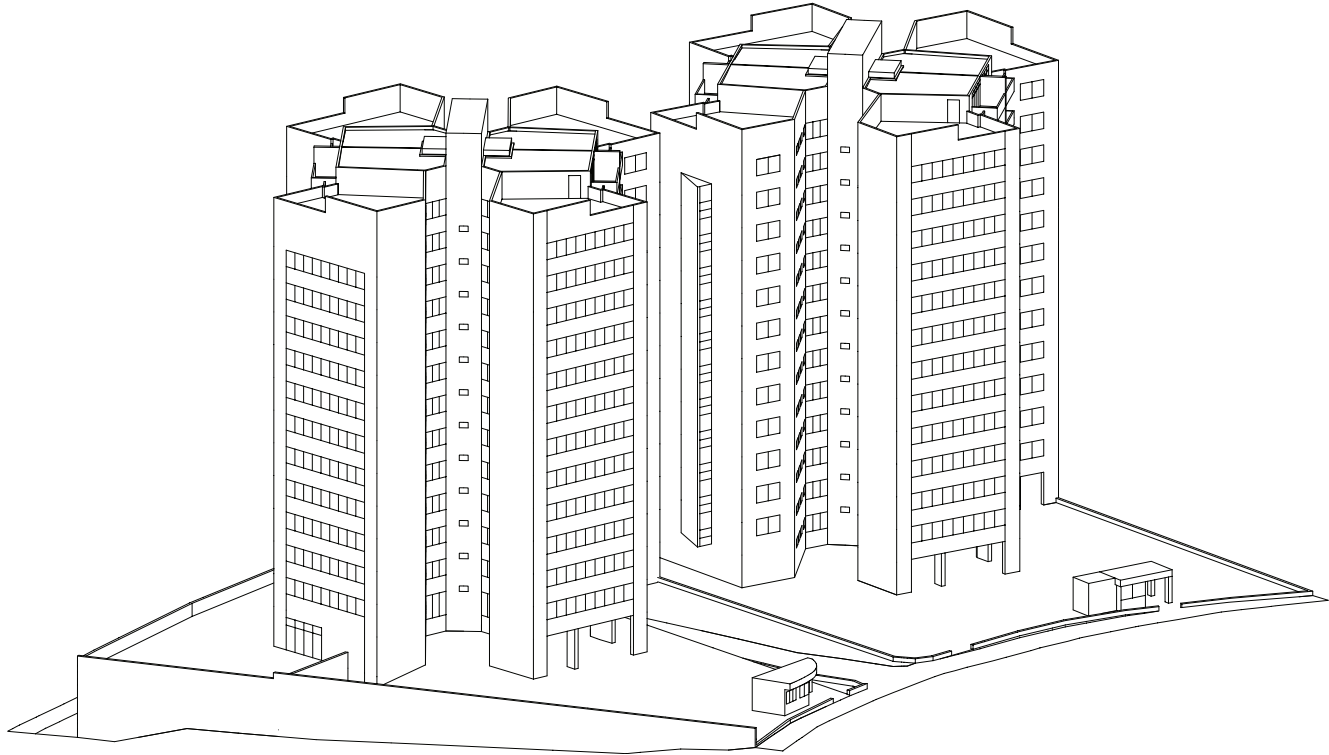
M H T 1

EDIFÍCIOS SUZANA E ELIANA Rua Érico Veríssimo, 281 e 340, Pituba



Os dois edifícios apresentam uma forte independência das partes na articulação estabelecida entre as torres e a base que abriga a garagem: esta acompanha linearmente o formato do terreno, estabelecendo ao fundo uma lâmina aproximadamente retangular, implantada na declividade do terreno de maneira a não haver qualquer desnível entre o térreo das torres e o acesso à rua, separados por um generoso jardim. Já as duas torres, de planta H, têm o eixo de suas circulações verticais orientado a 45° em relação à rua e, em um segundo movimento, as extremidades do H que abrigam os quartos são mais uma vez torcidas a 45°. Através desta adaptação formal, estabelece-se um interessante mecanismo de privacidade visual entre os apartamentos e uma rica adaptação da orientação das aberturas dos quartos em relação ao percurso solar e à incidência de ventos, o que torna rica a percepção das duas torres, apenas aparentemente espelhadas. A alternância entre o uso das fachadas com as janelas reunidas em fita e a manutenção do branco naquelas em que as janelas estão isoladas amplia a variação do tratamento dos volumes e consequentemente distancia-os um pouco mais dos padrões mais recorrentes da planta em H.





45

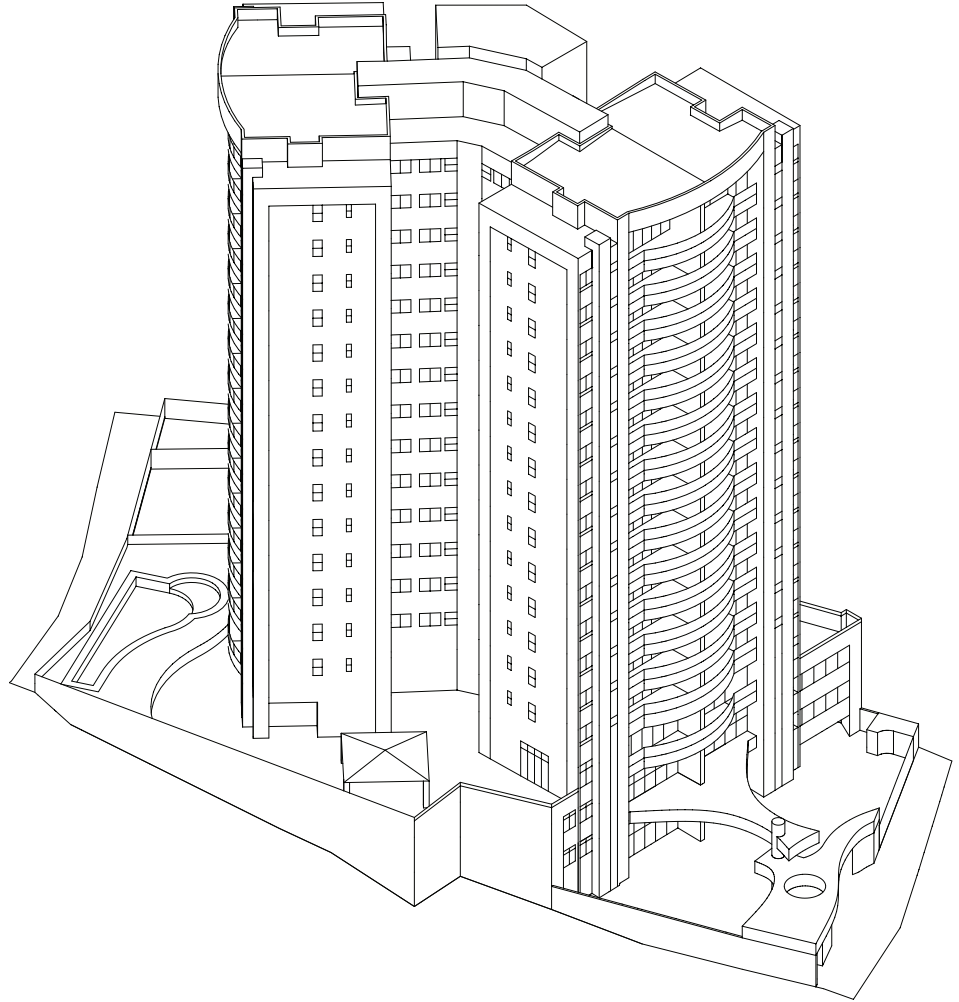
M H T 2

MANSÃO AQUARIUS MARCIAL Rua Professor Carlos Sá, 97, Aquarius



As condições de partida para implantação do edifício no lado sul da praça do loteamento Aquarius não eram as ideais: um terreno trapezoidal, vencendo a cota considerável entre as ruas Professor Carlos Sá e Magno Valente. A base com três andares no lado voltado para o acesso principal abriga a garagem e ocupa quase a totalidade do terreno, à exceção quase exclusivamente do trecho associado ao recuo frontal destinado a estacionamento e desembarque de veículos. A torre com 16 andares a partir da base apresenta uma interessante distorção da planta em H: o elemento de ligação que corresponde à circulação vertical transforma-se em uma peça em ângulo, deixando de ser o tipológico retângulo em planta, mantendo, entretanto, uma conexão perpendicular aos pares de apartamentos a que ele serve de acesso. Através desta distorção, que torna a torre desalinhada dos limites do terreno enquanto confere aos apartamentos voltados para a praça a mesma orientação do edifício vizinho, evita-se que os cômodos de uso prolongado de todos os apartamentos voltem-se para o poente, configurando uma adaptação às condições naturais do esquema genérico que orienta a organização do edifício. Ainda assim, as duas fachadas principais, voltadas para as duas ruas, são tratadas de maneira semelhante, com faixas verticais no meio do volume que enfatizam a verticalidade do edifício e são unidas no último pavimento através de uma espécie de trave composta por avanço da última laje, em contraposição à marcação horizontal conferida pelas varandas diante das salas em grande profundidade e de forma semicircular.





46

M H T 3

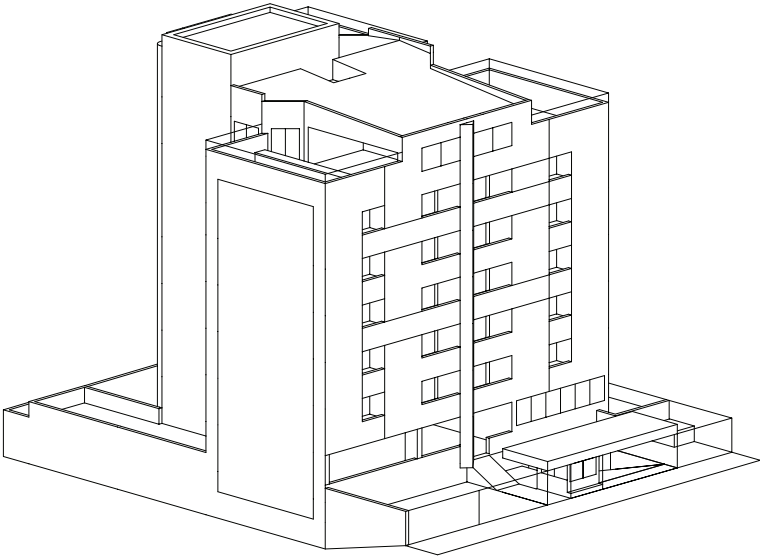
EDIFÍCIO GION

Rua Professor Cassilandro Barbuda, 789, Costa Azul



Implantado no limite do recuo frontal e guardando somente um dos recuos laterais, o Edifício Gion praticamente não permite que se perceba nada além de sua fachada principal, coberta parcialmente por uma frondosa árvore: os cinco pavimentos-tipo e um pavimento de cobertura com piscina, que apresentam varandas e janelas recuadas do plano da parede, formam um volume compacto, sem fragmentações, que é tratado então como base plana para o jogo gráfico com faixas criadas com pastilhas em três cores. Neste plano, sobressai-se somente a faixa central, correspondente ao eixo de simetria, revestida de pedra e de forma triangular. Com seu piso de garagem semienterrado e aberto para o fundo, ou seja, com área do terreno tomada integralmente por estacionamento, e *playground* elevado, ao edifício lhe falta um apartamento para corresponder integralmente à planta H: ainda assim, o terceiro apartamento em cada andar, voltado para o fundo, recebeu o mesmo tratamento gráfico na fachada – sua única adaptação é o emprego de um toldo na varanda, já que esta é uma fachada voltada para o poente –, incluindo a mesma faixa de forma triangular que marca o eixo de simetria na fachada voltada para a rua, tornando-se um modelo perfeito de um H mutilado: o quarto vizinho falta em cada andar, mas a ideia do tipo não é nem um pouco menos presente.





47

M H T 4

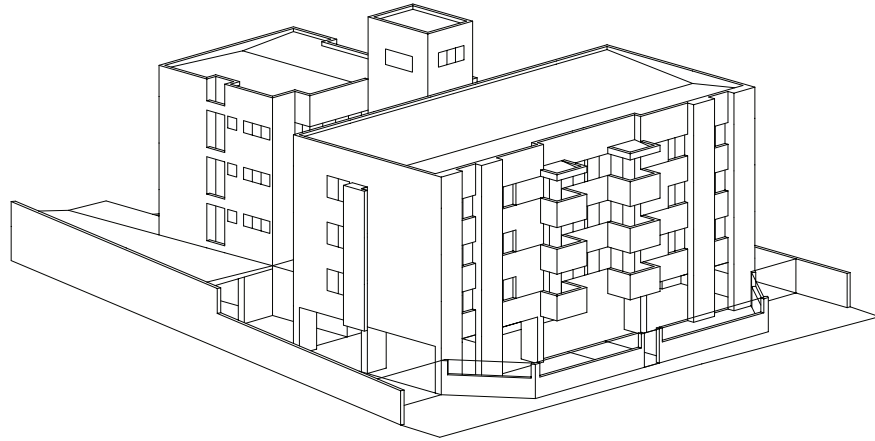


EDIFÍCIO MIRAMAR

Rua Adelaide Fernandes da Costa, 106, Costa Azul

Reside na irregularidade no formato do lote um dos principais motivos para o emprego do falso H, sendo este o caso do Edifício Miramar: com sua forma trapezoidal irregular e testada do lote bem maior que os fundos, o terreno abriga um volume cuja simetria na fachada voltada para a rua está vinculada a dois apartamentos cujas plantas são simétricas, seguindo a disposição recorrente da planta em H. Entretanto, a partir da coluna de circulação vertical, esta organização genérica é rompida para abrigar somente um apartamento. Este, por sua vez, guarda do desenho dos outros dois somente a varanda em balanço, apresentando distribuição em planta e orientação dos cômodos completamente distintas dos seus vizinhos voltados para a rua, mantendo da organização genérica tão somente a área de serviço e cozinha voltadas para o pátio semiaberto, entre a circulação vertical e o apartamento oposto. Dotado da recorrente disposição no bairro, formada por térreo livre, sem garagens e toda a área não construída do terreno destinada a estacionamento, sua implantação faz do “terceiro distinto” ao fundo ainda mais surpreendente.





48

M H T 5

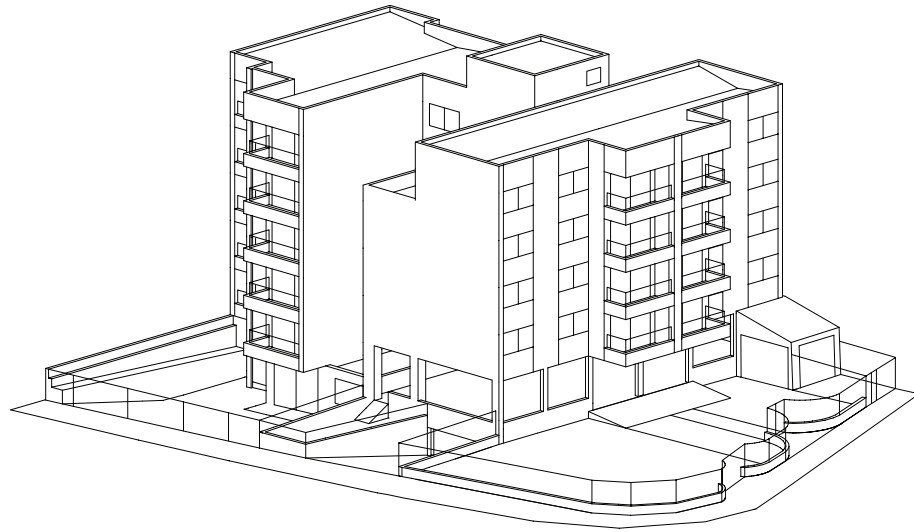


EDIFÍCIO GALÍCIA

Rua Lourival Pimenta Bastos, 325, Costa Azul

Situado na esquina com a Rua Coronel Durval Mattos, o Edifício Galícia apresenta uma composição formal que, ao passante distraído, dificilmente permite percebê-lo como um único edifício: a sua fachada principal, voltada para a Rua Lourival Pimenta Bastos, segue a rigorosa simetria dos apartamentos com dois quartos e varanda (neste caso, excepcionalmente todas ainda na sua configuração original, sem fechamento por esquadrias) semelhante à da genérica planta H, aqui com um recuo frontal bastante grande, ocupado por jardim e vagas de estacionamento – envolvidos por muro composto de elementos pré-fabricados de concreto armado. O *playground* no térreo, levemente elevado em relação à rua e sobre o piso de garagem acessível pela lateral, complementa a repetição da distribuição do programa mais recorrente no bairro. Já o volume que abriga o terceiro apartamento, voltado para a Rua Coronel Durval Mattos, não somente é rotacionado, com o apartamento orientado perpendicularmente em relação aos outros, como também é fragmentado e apresenta uma separação significativa do outro volume através do recuo profundo da circulação vertical. A rampa que leva a uma unidade comercial, situada semienterrada em relação à rua, a ocupação do térreo por um apartamento e, por fim, a grade metálica em vez do muro, no limite com a rua, complementa esta singular composição de caráter dissociativo entre as partes do edifício.





ASSIMETRIAS DE VOLUME E SUPERFÍCIE

Se a planta H apresenta com sua dupla simetria o resultado de uma lógica radicalmente econômica demonstrada tanto pela redução das áreas de circulação como pela tendência à nenhuma adaptação da planta dos apartamentos aos elementos da vizinhança e do ambiente natural, o *edifício duplamente assimétrico* é a expressão da mais “socialmente distinta” forma de habitação multirresidencial: o edifício com um apartamento por andar, em geral, com quatro quartos.

Entretanto, o fato de haver uma grande concentração dos exemplares de edifícios duplamente assimétricos na Vitória, Ladeira da Barra, Barra, Graça, Canela e Jardim Apipema não somente é resultante da maior concentração nesta região de edifícios com um apartamento por andar: mesmo nos edifícios com dois, três ou quatro apartamentos por andar, isso é resultado de

projetos menos genéricos, mais acurados, respondendo com maior atenção às especificidades do lugar.

Outro grupo de edifícios duplamente assimétricos assume destaque no corpo de exemplos pesquisados: abandonado o partido em planta H, e com isso a possibilidade de ventilação cruzada, estes edifícios agrupam dos dois lados ao longo de um corredor central vários apartamentos, muitas vezes de tamanhos e número de quartos diferentes. Ali onde a planta do edifício com apartamentos de quarto e sala passa a se assemelhar muito à de um hotel, com expressão serializada por repetição, os de tamanho mais diversificados tendem a elaborar uma composição formal e de fachada que pretende neutralizar as assimetrias em planta oferecendo ao observador desatento uma simulação de simetria. Já o

edifício com *três apartamentos completamente distintos* por andar, cujo partido arquitetônico leva a um distanciamento sensível da planta em H, é numericamente menos representativo, seus exemplos tendem a responder de maneira expressiva condições locais mais imperativas.

Outra maneira completamente distinta de inserir a assimetria dentro da lógica compositiva da arquitetura prevê o seu tratamento superficial, sobre um volume que, do ponto de vista da organização dos seus espaços, permanece fundamentalmente simétrico. Através da posição variável de varandas ou sacadas, alternâncias de relevo e

aberturas, mas, sobretudo, através do emprego de faixas de cores, que podem ser independentes da própria fenestração dos edifícios, busca-se alcançar o objetivo de produzir composições cuja percepção seja a de imagens de edifícios *predominantemente assimétricos apesar de volumes simétricos*. Este plano de aparente contradição é tanto mais eficiente quanto mais os elementos imagéticos assumam uma autonomia visual em detrimento do reconhecimento dos elementos fundamentalmente arquitetônicos (janelas, portas etc.), o que se tornou um dos marcos da arquitetura produzida na cidade a partir de 1980.

49

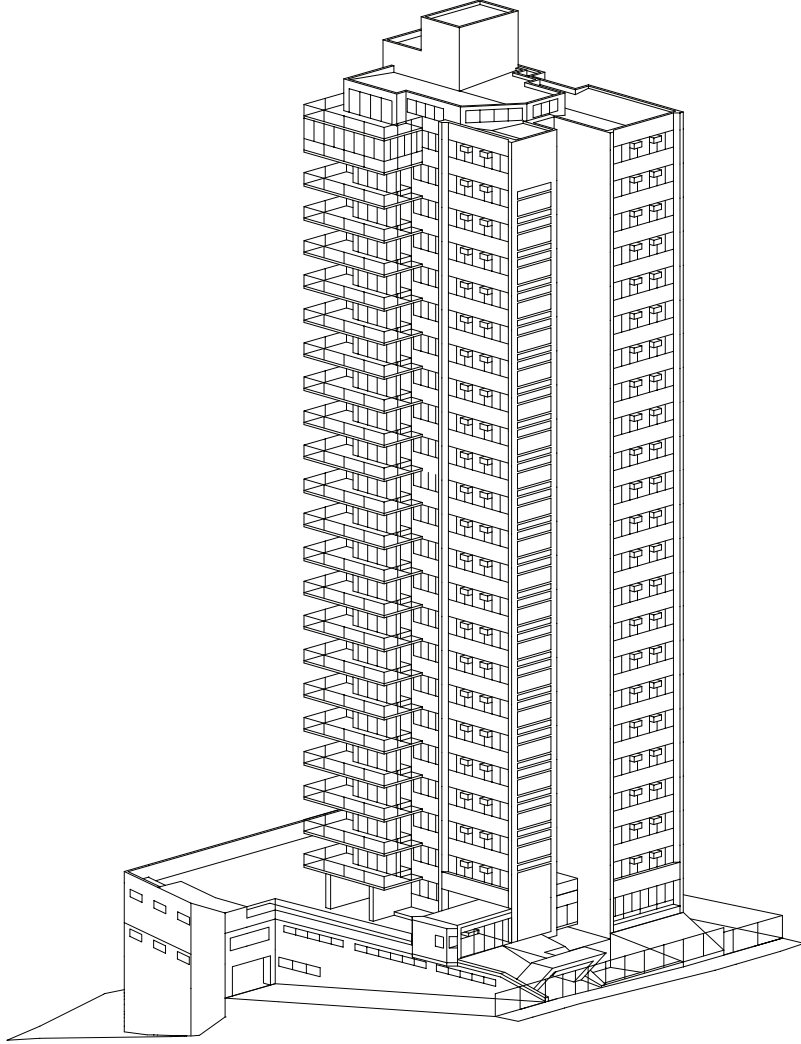
A S T 1

EDIFÍCIO PALAZZO ROMA Rua Basílio da Gama, 4, Canela



A elegante torre com 22 andares e um apartamento por andar está organizada a partir de reentrâncias e saliências no volume que se articulam segundo um princípio de especialização e assimetria total: enquanto quartos e sala estão abrigados nas fachadas sudeste e nordeste, a circulação vertical, cozinhas e áreas de serviço foram locadas nas faces sudoeste e norte do volume; a esta especialização de cômodos segundo a orientação solar corresponde automaticamente a proporção de cheios e vazios nas fachadas, com as fachadas voltadas para o poente logicamente muito menos abertas que as voltadas para o nascente. Aqui, assume destaque ao lado das esquadrias em fita com folhas de venezianas dos pares de quartos a varanda em balanço, que se torna um expressivo motivo estético no vértice sul, voltado para o Vale do Canela, criando através da repetição deste elemento horizontal um equilibrado contraponto em relação às “caixas dos quartos”, emolduradas como um bloco exageradamente vertical. A base que abriga as garagens desenvolve-se em volume em direção ao vale, sem, entretanto, agigantar-se, restringindo-se a dois pavimentos, aos quais se acessa através de duas rampas independentes, situadas em cada recuo lateral.





50

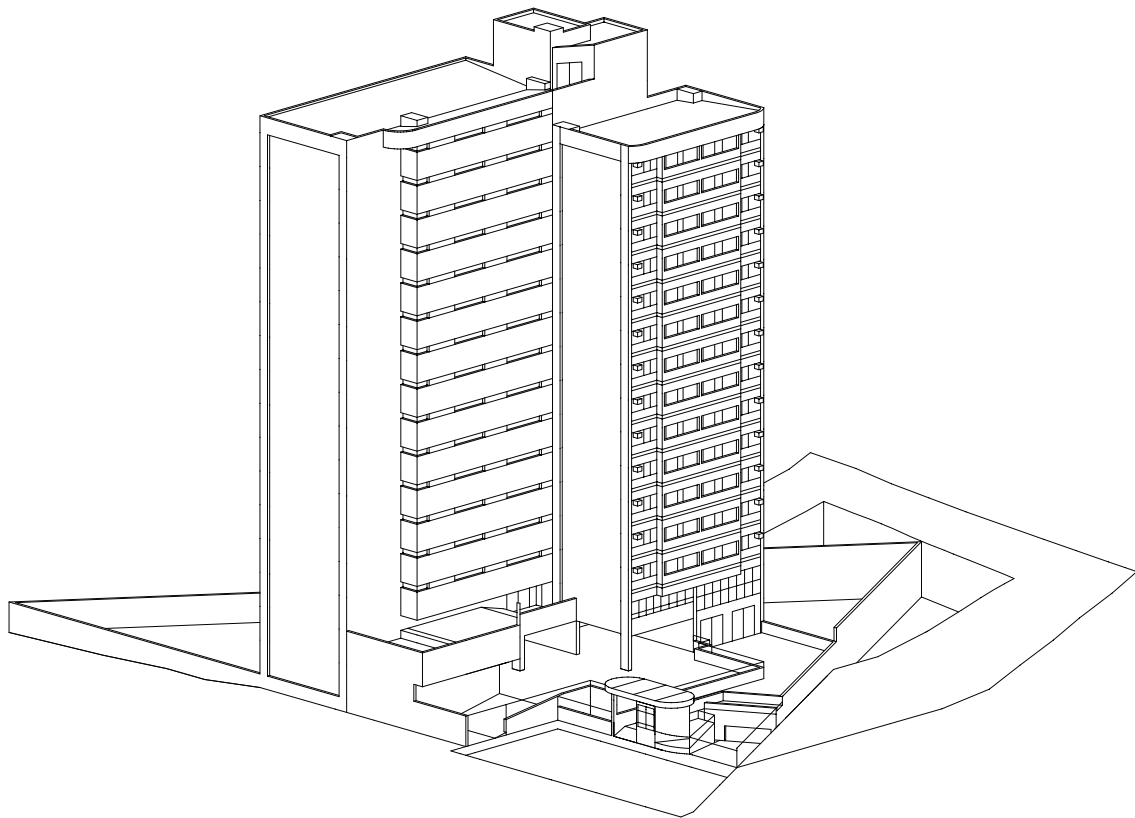
A S T 2

EDIFÍCIO ANDRÉ LUIZ GUIMARÃES

Rua Márcio Batista, 156, STIEP

Construído em um terreno de raro formato, equivalente a um triângulo equilátero, o Edifício André Luiz Guimarães desenvolve-se como uma lâmina organizada a partir de um eixo que equivale geometricamente à altura do triângulo. Este eixo corresponde em planta ao corredor que determina a distribuição linear dos apartamentos de quarto e sala, formando um bloco de 14 andares com três apartamentos para um lado do corredor e outro bloco com 13 andares com dois apartamentos para o outro lado. Esta assimetria de distribuição dos apartamentos nos andares é radicalmente traduzida ao volume, pois o corredor em planta não atua de maneira alguma como eixo de simetria, havendo, a partir da torre de circulação vertical, localizada no ponto onde a orientação dos apartamentos muda, apartamentos sempre somente de um dos lados do corredor. Desta maneira, o volume é composto com total assimetria, com as duas fachadas laterais, de maior extensão, assumindo um caráter bastante híbrido. A implantação do volume de garagem e das áreas de estacionamento também guarda certa singularidade: para se conseguir um nível semienterrado, ao qual se acessa por rampa alinhada ao muro lateral (há outra área de estacionamento em nível acima do nível da rua, com acesso independente), o terreno todo foi escavado, gerando um corte inusitado no formato do vértice do triângulo na encosta ao fundo.





51

A S T 3

EDIFÍCIO MARIA CÉLIA

Rua Santa Maria Gorete, 241, Vila Laura



Construído em um terreno extremamente irregular, tanto em topografia como em planta, que se aproxima a um triângulo escaleno cujo menor lado coincide com a testada para a rua, o Edifício Maria Célia é o representante de uma organização em planta que apresenta três apartamentos distintos, cada um com três quartos, ao redor de um núcleo de circulação sem corredores. Contrapondo uma face longa e contínua, que abriga principalmente os cômodos de serviço de dois apartamentos, com outras três marcadas por reentrâncias e saliências, onde se encontram a maioria das aberturas de salas e quartos, esta distribuição não apresenta nem resquício do espaço do pátio interno semiaberto, o que representa um substancial distanciamento da organização da planta em H. A forte declividade do terreno determina um volume com oito pavimentos nos fundos e quatro pavimentos no trecho voltado para a rua, sob o qual está abrigada a garagem, de acesso por rampa localizada no recuo lateral. O pequeno jardim no recuo lateral, ladeando a escada de acesso de pedestres para o *playground* livre, e a composição gráfica da pequena fachada voltada para a rua, que enfatiza a simetria entre as suas aberturas, estabelece, em contraponto, uma clara adequação ao desenho da rua, em consonância com os vizinhos.





52

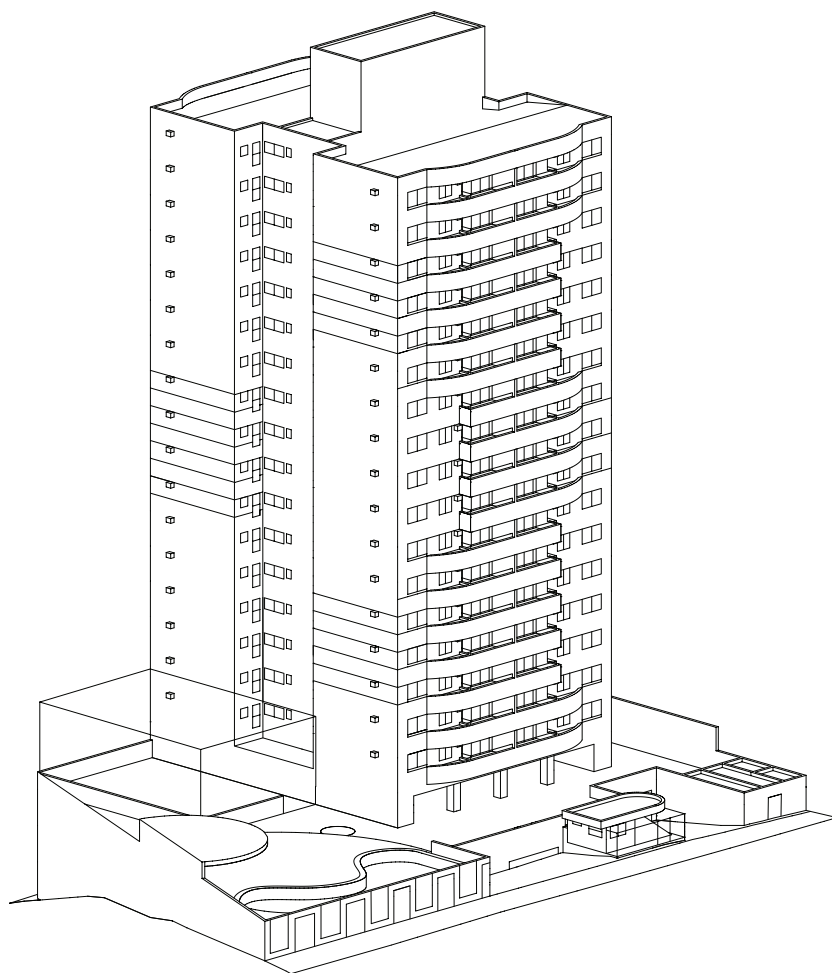
A S T 4

EDIFÍCIO COSTA DO IMBUÍ Rua das Patativas, 309, Imbuí



Em rua de cumeada, implantado em terreno com declive considerável, o Edifício Costa do Imbuí apresenta uma série de características que o aproximam muito do tipo reconhecido para edifícios com elevadores, garagens e estacionamento, este situado no recuo frontal, para visitantes, a garagem em base que ocupa quase a totalidade do terreno desenvolvida em quatro pavimentos no declive, piscina e quadra de esportes no *playground* e torre em planta H. O tratamento dado ao volume é que faz dele um representante de uma estratégia local recorrente cujo objetivo é escapar da solução mais genérica das expressões do tipo, a que em tudo reforça a dupla simetria da organização da torre. A elaboração de uma assimetria visual recorre ao emprego de duas cores associado ao relevo na fachada (com as áreas em branco mais salientes que as áreas em azul, que desta maneira atuam como um fundo para a figura), na composição de faixas horizontais descontínuas. Este jogo de faixas horizontais é sublinhado pela articulação de pequenas jardineiras que acompanham alternadamente o volume da varanda, que avança em relação ao plano da fachada, apresenta um jogo gráfico que, na busca por individualização, confere uma imagem assimétrica à torre, em desacordo com a sua básica organização em planta.





53

A S T 5

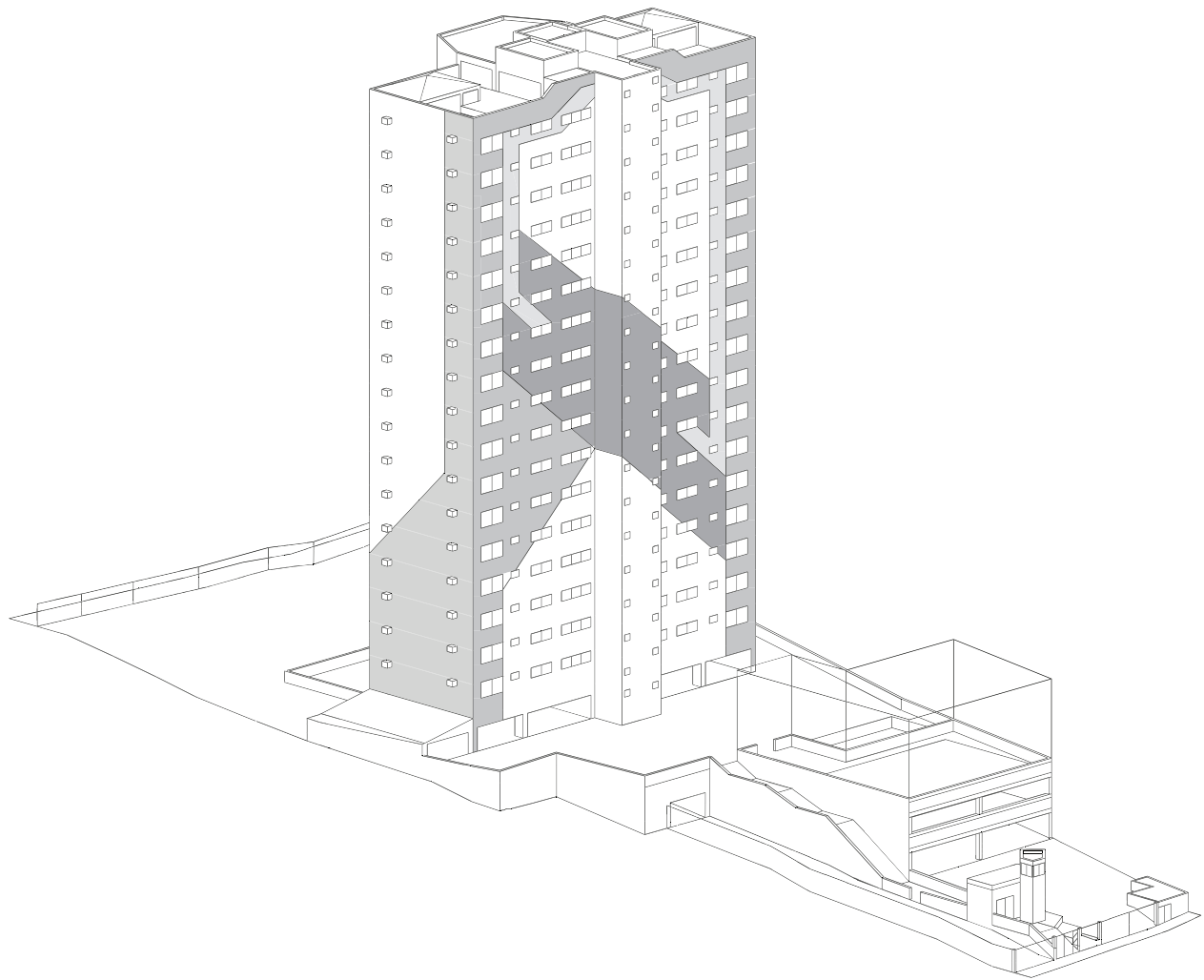
EDIFÍCIO MONTE AZUL

Rua Professor Gerson Pinto, 251, Costa Azul



Com 18 pavimentos e dois apartamentos por andar, o Edifício Monte Azul, implantado em lote com testada para as ruas Professor Gerson Pinto e Desembargador Manoel Pereira, compõe em conjunto com seus vizinhos, localizados nesta última e de gabarito semelhante, o limite visual do bairro, reforçando a elevação topográfica que o determina. Sobre uma base bastante expandida com dois pavimentos ocupando o terreno em aclave, a torre, com circulação vertical voltada para o acesso e salas voltadas para a rua dos fundos, de orientação nordeste, apresenta um volume simples, de organização essencialmente simétrica. Na composição de fachada, articulam-se duas decisões que atuam para minimizar tanto a hierarquização de frente X fundo como a simetria do volume, recorrentes em edifícios com dois apartamentos por andar: as diferenças entre as aberturas dos espaços de serviços e os cômodos de estadia prolongada foram bastante reduzidas e a fachada foi tratada como uma superfície autônoma para um painel abstrato, cuja composição com elementos geométricos em diferentes tons de azul é independente da organização dos andares ou da planta, em uma expressão de envelope ou painel publicitário.





VERTICALIDADE LIMITADA

Enquanto o elevador permite um incremento de densidade, ele necessariamente tende a uma regularização e normalização de todos os elementos decorrentes da definição imposta pela circulação mecânica: pavimentos-tipo repetidos um sobre o outro são a expressão de um distanciamento do terreno, e das condições gerais de uso dos espaços no nível térreo, que pode ser medido em metros como em grau de regularidade e inflexibilidade da planta; sob este ponto de vista, as especializações programáticas e formais relacionadas ao apartamento de cobertura são mais uma prova da recorrente repetição estéril nos edifícios altos.

Já os edifícios com circulação vertical restrita ao uso de escadas apresentam interessantes adaptações ao relevo da cidade. A mais interessante delas diz respeito a um grupo de edifícios,

que se concentram principalmente nas regiões ao redor da Avenida Centenário, incluindo Federação, Canela e Jardim Apipema, e no entorno das ruas Macaúbas e Rogério de Farias, no Rio Vermelho, caracterizados por terem acesso por duas ruas que apresentam expressiva diferença de nível entre elas. Como a legislação permite a definição do acesso principal pela cota mais elevada sem o emprego de elevador, estes edifícios chegam a ter oito pavimentos com um esquema de circulação vertical semelhante àquele tornado famoso por A. E. Reidy no edifício principal do Conjunto Pedregulho no Rio de Janeiro: uma *ponte* une a rua ao térreo, a partir de onde se desenvolvem três andares para cima e tantos quantos corresponderem o desnível em subsolo. Embora esteja em lote com ligação somente para uma via, o Edifício Meyer Santos (5)

corresponde a este modelo de organização que acaba por associar a ausência do elevador a densidades elevadas e uma limitada oferta de abrigo ao automóvel.

Outra adaptação à declividade dos terrenos da cidade, que pode ser encontrada em vários exemplos dos edifícios ponte, é bastante difundida e consiste em dividir a distribuição vertical dos apartamentos a cada *meio nível de escada*. Desta maneira, em vez de um *hall* único a cada altura correspondente a um pé direito, os apartamentos são distribuídos através de uma alternância marcada pelo patamar intermediário da escada, de onde se tem acesso à metade dos apartamentos idealmente acessados no pavimento-tipo. Tanto a diferença entre as cotas de acesso de ruas distintas como a adequação ao programa de garagens e *playground* podem determinar a escolha por este tipo de organização espacial. Por fim, a arquitetura multirresidencial de Salvador ainda tem no *village urbano* uma interessante variação tipológica das habitações coletivamente reunidas em uma

edificação, cujo acesso se dá sem o auxílio de elevadores. Inicialmente concebido como uma polivalente residência de fim de semana à beira da praia – muito característico para os bairros de Piatã, Itapuã e, além deste, para a continuidade da linha do mar no município de Lauro de Freitas –, o *village* rapidamente se tornou uma opção de moradia urbana não verticalizada, com pequenos quintais e jardins individualizados, muros altos e equipamentos de lazer acompanhados de uma vasta combinação entre áreas de estacionamento e garagens individuais para os seus moradores. Suas unidades habitacionais frequentemente possuem dois pavimentos, com estrita separação entre área social no térreo e área privativa no primeiro andar, e estão alinhadas em construção de meia parede, formando compridas lâminas por repetição do modelo, cobertas com telhado cerâmico, o que confere certo ar nostálgico da casa como solução de moradia individual, como uma espécie de compensação ao desenho de certa maneira massificante.

54

V L T 1

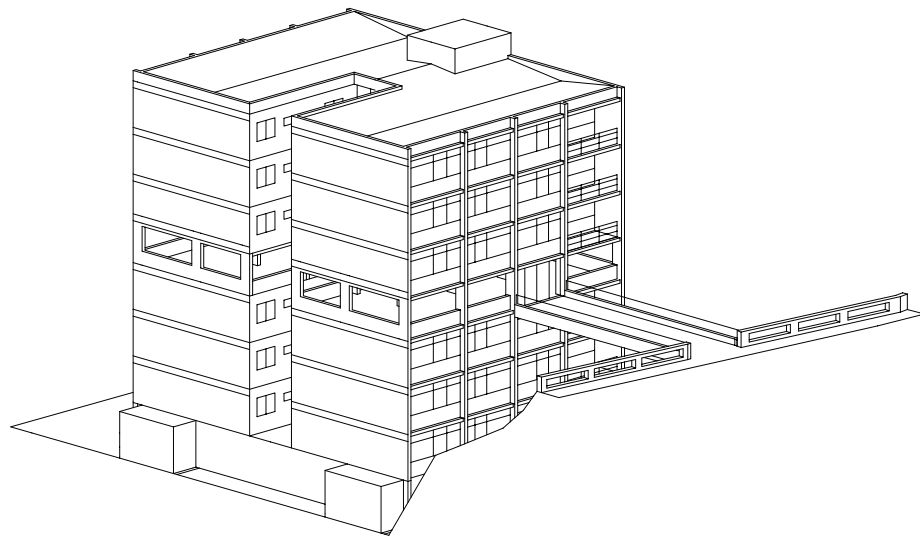


EDIFÍCIO ROSA REGINA

Rua Christiano Ottoni, 5, Jardim Apipema

De implantação semelhante aos seus vizinhos Cláudia e Rosa Rejane, com entrada principal, destinada aos pedestres, localizada na Rua Christiano Ottoni e entrada de garagem em cota inferior, pelos fundos, à Rua Plínio Moscoso, o Edifício Rosa Regina tem no total sete pavimentos acima do destinado à garagem, acessados somente através de escadas, sem elevador. Esta solução, prevista na legislação ao definir como acesso principal de pedestres o que se dá pelo meio do volume, no equivalente do quarto andar, através da ponte que vence o afastamento entre a rua e o corpo do edifício, está associada aos loteamentos que possuem um traçado o mais adequado possível à topografia dos vales da cidade. Ela pode ser compreendida também como uma versão tardia dos famosos modelos modernistas que desenvolveram estratégias de alta densidade sem o emprego do elevador, como é o caso do Conjunto Pedregulho no Rio de Janeiro. Com apartamentos voltados simetricamente para as duas ruas, o Edifício Rosa Regina destaca-se ainda pelo emprego em sua fachada de elementos sobressalientes horizontais e verticais em concreto aparente como reforço semântico da sua estrutura, que lhe conferem um aspecto que formalmente o aproxima dos edifícios que comumente são identificados como brutalistas.





55

V L T 2

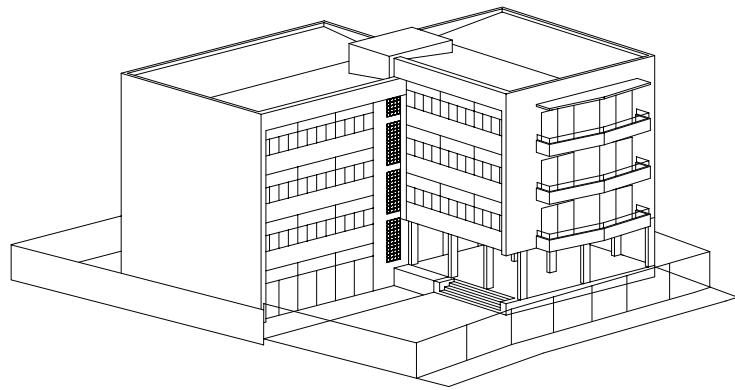


EDIFÍCIO ITAPETINGA

Rua Dr. João Pondé, 225, Barra

O Edifício Itapetinga corresponde a uma graciosa composição de dois volumes de base retangular, perpendiculares entre si, formando um L com os cômodos de longa duração dos apartamentos voltados para o generoso pátio semiaberto assim formado e que abriga uma área de estacionamento e um pequeno jardim. A intersecção entre os dois volumes corresponde ao eixo de circulação vertical ocupado pela escada, reconhecido na fachada pela faixa de cobogós cerâmicos, que, por sua vez, concilia em sua direção vertical a alternância entre as janelas em fita, com esquadrias de madeira brancas, e as faixas de peitoril em revestimento verde, causada pelo arranjo dos apartamentos a cada meio lance de escada. Este arranjo, que corresponde a uma adaptação à declividade do terreno em direção aos fundos, determina que o volume paralelo à rua tenha um apartamento térreo semienterrado, enquanto o volume perpendicular à rua apresenta o térreo livre, com *pilotis* monumental, caráter dado pelo pé-direito alto e base elevada, com escadaria de acesso lateral. Adquire destaque ainda na composição do volume perpendicular à rua as varandas em balanço, de planta não ortogonal, com expressão de laje contínua e dobrada para formar o parapeito, estabelecendo uma diferença entre os apartamentos dos dois volumes que compõem o edifício.





56

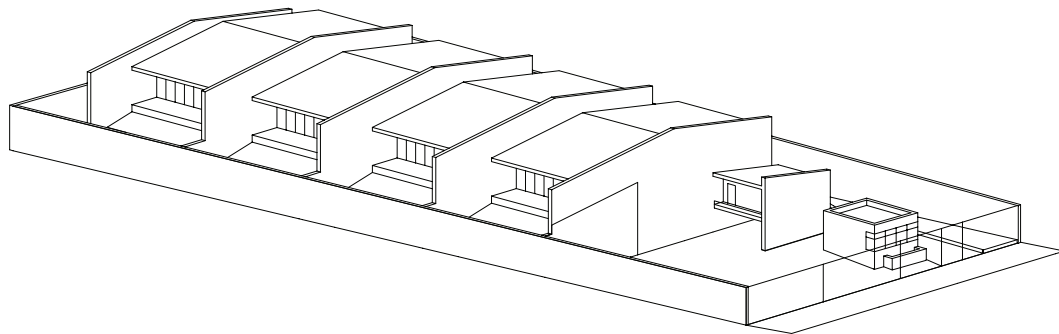
V L T 3



VILLAGE ALTO DO IMBUÍ Rua das Patativas, 400, Imbuí

Enriquecendo a diversidade tipológica da Rua das Patativas, no Imbuí, que abriga quase todas as variações estudadas neste livro, o Village Alto do Imbuí não está sozinho como representante deste modelo de habitação multirresidencial. Formado de quatro unidades construídas a meia parede, que ultrapassa a altura da cumeeira e repete a geometria da declividade do telhado de duas águas em telha cerâmica, esta composição permite a identificação individual do volume de cada residência. Esta meia parede estende-se no térreo até a lateral nordeste do terreno, limitando assim o pequeno jardim individualizado para o qual se abre a sala de estar e, sobre esta, a varanda à frente dos quartos no segundo pavimento. O acesso se dá pelo lado oposto, através de caminho estreito e descoberto que ladeia o muro do lateral sudoeste: é este compartilhamento de acesso às quatro unidades no interior do terreno que estabelece as contradições implícitas no modelo do *village* urbano. Esta construção de individualidade da unidade que se aproxima à casa como residência unifamiliar, contida no modelo, surge aqui reforçada pelo recuo máximo em relação à rua, gerando o espaço para o estacionamento de automóveis, e, paradoxalmente, também para a guarita de portaria, o que não deixa dúvida sobre o caráter multirresidencial da edificação.





CONCLUSÃO

A arquitetura multirresidencial de Salvador está profundamente marcada pela incorporação da garagem e do estacionamento como abrigo a um equipamento que se tornou essencial ao modo de vida da população, e esta incorporação tem um desempenho disruptivo em relação aos padrões estabelecidos pelos modelos arquitetônicos correspondentes às suas duas matrizes mais importantes: tanto o edifício sem recuos laterais que conforma a cidade compacta em quarteirões, próximo da matriz histórica europeia e que estrutura seu centro antigo, como o edifício com *pilotis* livres da cidade modernista, oferecendo continuidade espacial no plano do térreo, entre rua, lote e edificação, com áreas de estacionamento separadas das edificações, a exemplo das superquadras de Brasília, perderam o seu caráter referencial para uma arquitetura cada vez mais verticalizada e que abriga um número de

automóveis frequentemente igual ao número de seus moradores.

Em Salvador, não coube somente à reversibilidade entre frente e fundo, causada pela abertura das autopistas urbanas nos fundos dos vales, a responsabilidade pelo fato de o volume de garagem ter se tornado um elemento de peso na composição formal da arquitetura da cidade; a grande caixa, com vários andares sobre o solo, que tão fortemente caracteriza os edifícios aqui denominados de *Little Hong Kong*, é apenas uma expressão agigantada de um elemento sintático que definitivamente desfez a unidade garantida pela composição tripartite formada pelo térreo livre na base, a repetição do pavimento tipo no corpo principal e o volume da caixa d'água como encerramento superior.

Alguns exemplos deste livro demonstram como existe um esforço de desenvolvimento de uma sintaxe que, abrindo mão de abrigar

completamente o automóvel no subterrâneo dos edifícios, tenta oferecer à maneira como as partes separadas desta forma de habitação se articulam – uma parte dedicada às pessoas, outra parte dedicada aos automóveis – um caráter menos híbrido ou violentamente justaposto, mais vinculado à fruição do espaço da rua que lhe é imediatamente vizinho e mais cuidadosamente relacionado ao terreno. Tanto o desenho dos poucos edifícios de uso misto como daqueles cujos apartamentos envolvem o volume de garagem nas encostas de declive acentuado são exemplos representativos deste esforço.

Diante de uma potencial mudança de paradigma nas grandes cidades, onde a bicicleta assume cada vez mais uma parcela significativa dos deslocamentos de pequena e média distância, associada, na condição específica de Salvador, ao início de implementação de uma malha metropolitana, a questão sobre uma possível readequação de uso de uma quantidade considerável de volume construído destinado a garagens e de área aberta destinada a estacionamentos está imediatamente posta. Pavimentos em parte semienterrados, com pé-direito inferior ao destinado aos apartamentos, constituem um desafio para espaços modulados e com grande flexibilidade de utilização devido ao sistema estrutural em concreto armado. Os estudos avançados sobre estes espaços poderão vir a estabelecer as bases para os futuros projetos que venham a redesenhá-los para novos usos.

A compreensão sobre estes e outros aspectos do abrigo do automóvel na arquitetura multirresidencial da cidade não teria sido possível sem a detalhada aplicação do método de investigação tipológica. Desde o processo de estabelecimento das premissas que definiram o quê e como seria levantado até a avaliação dos dados organizados

estatisticamente, o trabalho demonstrou, a partir de alcance de um patamar quantitativo de dados, a consolidação de determinados padrões que vieram por um lado confirmar algumas hipóteses e, por outro lado, revelar um imenso leque de elementos que efetivamente tornam-se imperceptíveis fora deste tipo de investigação.

A grande riqueza de caracterização, derivada do detalhamento da ficha individual de trabalho, quando são associados os dados de implantação no terreno, topografia, da cobertura vegetal, do atendimento a recuos, da composição arquitetônica decorrente tanto da distribuição dos cômodos em planta-baixa como da própria relação com o abrigo do automóvel, como já exposto nesta conclusão, permitiu que uma robusta caracterização da arquitetura multirresidencial na cidade. É fruto deste detalhamento também, e do observado no desenvolvimento estatístico dos dados, a possibilidade de apresentar os exemplos em dois grupos que correspondem a duas configurações elementares de diagramas básicos que tentem demonstrar o equilíbrio específico entre dois conjuntos de parâmetros tão básicos no processo de desenvolvimento de projeto de arquitetura: as condições do sítio e as idealizações pré-estabelecidas dentro do campo da disciplina.

Desta maneira, este trabalho pode ser encarado como uma introdução para outros trabalhos que já estão em andamento e que ainda podem ser planejados no campo da tipologia de arquitetura contemporânea da cidade. Aqui se abre um campo que inclui, ao mesmo tempo, a definição de categorias de análise específicas para o estudo de eventos contemporâneos, a exemplo do que está apresentado no livro *Made in Tokyo*, e o aprimoramento e refinamento do conjunto de categorias mais ou menos consolidadas no campo dos estudos tipológicos diante de objetos de estudos

que podem vir a ser mais específicos, como seria o caso do arranjo de espaços de ligação no interior dos apartamentos, para citar um exemplo, ou fora do campo da arquitetura residencial.

Outro aspecto importante, advindo da avaliação crítica dos dados coletados, é a necessária relativização da noção de individualismo e monotonia que é deixada ao observador desinteressado da arquitetura da cidade. Se, por um lado, é fato que em poucas áreas da cidade podem ser percebidas regras mais precisas que atuam no desenho da arquitetura, determinando uma elaboração de variações nas unidades a partir de relações volumétricas e espaciais estabelecidas pelo desenho urbano, como é o caso de trechos da Vila Laura, no Matatu, ou a Rua Rodrigo Argollo, no Rio Vermelho, por outro lado, verdadeiras concentrações de modelos dos mais diversos grupos aqui identificados, dotados de distintos arranjos compositivos, podem ser encontradas às vezes em um único trecho de rua, como é o caso da Rua Maranhão, na Pituba, ou da Rua das Patativas, no Imbuí. É claro, também, que o surgimento destas concentrações deve estar diretamente relacionado a uma ocupação relativamente lenta do território, dentro da escala de tempo estudada. Tanto a tendência à verticalização como ao incremento da parte do volume construído destinado ao abrigo dos automóveis pode sinalizar um importante apoio à pesquisa de história de arquitetura e da cidade. Aqui, os estudos tipológicos encontram-se em interface direta com os estudos de história, podendo oferecer um substrato a uma investigação que trate detalhadamente o período aqui estudado.

Da mesma forma, abre-se a possibilidade para uma investigação comparativa com outras cidades brasileiras e também outras cidades no mundo, por exemplo, em condições climáticas

semelhantes. As cidades brasileiras experimentaram, desde os anos 1980, dois nítidos momentos de rompimento dos mercados de construção civil de base local: um ao redor da virada da década de 1980 para a década de 1990 (época em que o crescimento exponencial e monumental falência da construtora Encol são o melhor exemplo de uma atuação em escala nacional de grandes empresas de construção civil) e outro entre 2005 e 2015, aproximadamente, quando se formou uma nova onda retraída apenas pela grande crise financeira que se abateu sobre o país então. Nestes dois casos, uma série de atores, não somente as empresas construtoras, passam a atuar fora de uma tradição ligada à cultura local de projeto, de construção, de empreendimento e do habitar. Ainda neste período, uma série de normas e regulamentos, como os relativos ou segurança contra incêndios, passaram a influir mais detalhadamente nas leis municipais de ordenamento do solo e construção civil. Tudo isso permite, sem dúvida, que investigações sobre a tipologia da arquitetura observem possíveis aproximações entre os modelos construídos em diversas cidades brasileiras, com semelhante demografia e atividade econômica. É evidente que tal investigação virá a permitir do mesmo jeito elucidar ou precisar aquilo que tais conjuntos de exemplos apresentem como diferenças.

Já o caso de um estudo comparativo com outras cidades do mundo em semelhantes condições climáticas, como, por exemplo, o sudeste asiático ou parte do continente africano, estabelece outros patamares de comparação em função da escala com que se compreende a relação entre o global e o local. Especialmente para as grandes metrópoles do sudeste asiático, de Mumbai, passando por Kuala Lumpur e Bangkok e chegando até Seul, um pouco mais ao norte, a atuação

de grandes empresas multinacionais em todas as etapas da construção civil, da arquitetura aos materiais, muito influenciadas pelo grande *boom* advindo da China e dos Emirados Árabes, o desenvolvimento de estratégias de enfrentamento das condições climáticas locais a partir de forças tão desenraizadas como dominantes é uma questão fundamental para a compreensão da arquitetura nesta faixa do globo terrestre. A recente arquitetura vietnamita, que alcançou destaque mundial nas publicações especializadas, é um testemunho claro destas tensões. Os estudos tipológicos mostram-se muito eficientes ao permitir que em grande escala sejam percebidos determinados padrões e suas potenciais acomodações no acervo cultural composto por aquilo que se convencionou chamar de tipos arquitetônicos. A velocidade de transformação garantida pelo avanço tecnológico e pela expansão das redes de conexão entre os distintos lugares

do mundo indicam que este é um processo vivo, dinâmico, aberto e que guarda muitas possibilidades interpretativas.

E, finalmente, este livro guarda a esperança de poder contribuir para a cultura arquitetônica local, através da sistematização aqui apresentada, resultante de dedicada apreciação e análise da arquitetura da cidade em sua expressão mais comum e estruturante, a da habitação multiresidencial, com atenção especial para a possibilidade de servir à formação em Arquitetura e Urbanismo. A perspectiva de oferecer um instrumento que articule e demonstre aspectos abstratos da arquitetura produzida em Salvador, até aqui sedimentados nas edificações, mas relativamente pouco submetidos à compreensão analítica em larga escala, tem como objetivo juntar-se e ampliar a diversidade ao que há disponível localmente como referência para o ensino de arquitetura no campo da teoria e do projeto.

REFERÊNCIAS

- CADERNOS DA CIDADE: uso e ocupação do solo em Salvador. Salvador: Secretaria Municipal de Desenvolvimento urbano e Meio Ambiente, ano 1, v. 1, 2009.
- CAMPOS, Márcio Correia. Arquitetura contemporânea em Salvador. In: LINS, Eugênio de Ávila; de SANTANA, Mariely Cabral (org.). *Salvador e a Baía de Todos os Santos*: guia de arquitetura e paisagem. Sevilha: Consejería de Obras Públicas y Vivienda, Dirección General de Rehabilitación y Arquitectura, 2012. p. 117-121.
- FOREIGN OFFICE ARCHITECTS. *Phylogenesis*: foa's ark. Barcelona: Actar, 2004.
- FRAMPTON, Kenneth. *Historia crítica de la arquitectura moderna*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili S. A., 1993.
- FRANCK, Karen A; SCHNEEKLOTH, Lynda H. (ed.). *Ordering space*: types in architecture and design. New York: Van Nostrand Reinhold, 1994.
- GUADANHIM, Sidnei Junior. *Habitação coletiva contemporânea: 1990-2010*. Londrina: Humberto Yamaki, 2014.
- IBGE. *Sinopse do censo demográfico Brasil 2010*. Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <https://censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=6>. Acesso em: 12 jul. 2018.
- KAJIMA, Momoyo; KURODA, Junzo; TSUKAMOTO, Yoshiharu. *Made in Tokyo*. Tokyo: Kajima Institute, 2010.
- KOOLHAAS, Rem. Interview with Rem Koolhaas. [Entrevista concedida a] Bregtje Van Der Haak, Rotterdam, 4 Apr. 2014. Disponível em: https://jwtc.org.za/resources/docs/salon-volume-7/9_TheSalon_Vol7.pdf. Acesso em: 2 ago. 2018.
- OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. *Evolução da frota de automóveis e motos no Brasil 2001-2012*: (Relatório 2013). Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: http://www.observatoriodasmetrosoles.net/download/auto_motos2013.pdf. Acesso em: 6 maio 2016.

SALVADOR. *Lei nº 9.069/2016*. Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município do Salvador – PDDU 2016 e dá outras providências. Salvador: Prefeitura da Municipal do Salvador, 2016. Disponível em: <http://www.sucom.ba.gov.br/category/legislacoes/pddu/>. Acesso em: 10 fev. 2017.

SALVADOR. *Lei nº 9.281/2017*. Institui normas relativas à execução de obras e serviços do Município do Salvador, e dá outras providências. Salvador: Prefeitura da Municipal do Salvador, 2017. Disponível em: http://www.sucom.ba.gov.br/wp-content/uploads/2017/10/Lei_9281_2017_codigodeobras.pdf. Acesso em: 5 dez. 2017.

SAMPAIO, Antonio Heliódoro Lima. *Formas urbanas: cidade real & cidade ideal* contribuição ao estudo urbanístico de Salvador. Salvador: Quarteto, 1999.

SEIDL, Ernst. *Lexikon der Bautypen: Funktionen und Formen der Architektur*. Stuttgart: Reclam, 2012.

STRÖHER, Eneida Ripoll. *O tipo na arquitetura: da teoria ao projeto*. São Leopoldo: Ed. UNISINOS, 2001.

Este livro foi produzido em formato 230 x 210 mm e utiliza as tipografias
Minion Pro e Futura Std, com miolo em papel Alta Alvura 75g/m2
capa em Cartão Supremo 300g/m2, impressa na Cartograf.
Tiragem: 400 exemplares.

Diante do imperativo comum às grandes cidades de abrigar um número cada vez maior de automóveis, a arquitetura multirresidencial de Salvador transformou-se. *Minha vaga, Minha Morada* apresenta as recorrências e as singularidades desta arquitetura que, em um processo marcado por verticalização e adensamento populacional, precisa, no limite, acolher o mesmo número de pessoas e automóveis. Fartamente ilustrado e elaborado na forma de um guia de arquitetura, o livro oferece ao leitor um panorama representativo da arquitetura construída na cidade nas últimas quatro décadas.

